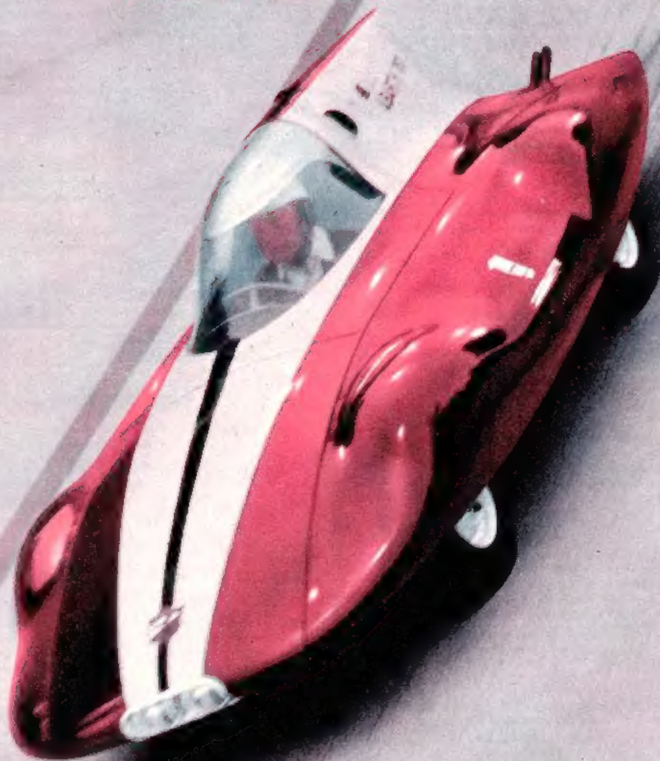
das AUTO MOTOR UND SPORT



TEST MERCEDES-BENZ TYP 190
WARUM WIR BEIM VERGASER BLEIBEN
SCHLÖSSER AN RHEIN UND MOSEL

HEFT 15
21. JULI 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART



„Alle Achtung –
da sitzt Kraft drin!"

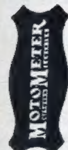
ESSO BENZIN für leistungsstarken,. wirtschaftlichen Motorenbetrieb

Nie gab es ein besseres Marken-Benzin!

ESSO EXTRA für außergewöhnliche Ansprüche und Spitzenleistungen

Nie lieferten wir einen klopffesteren Super-Kraftstoff!

Was immer wir bieten: Esso hat's in sich!

ORIGINAL 

HERMANN SCHLAICH STUTTGART





Tachometer von Moto Meter
sind elegant
und formschön
am Moped
Drum fährt ein jeder
mit Tachometer
von Moto Meter



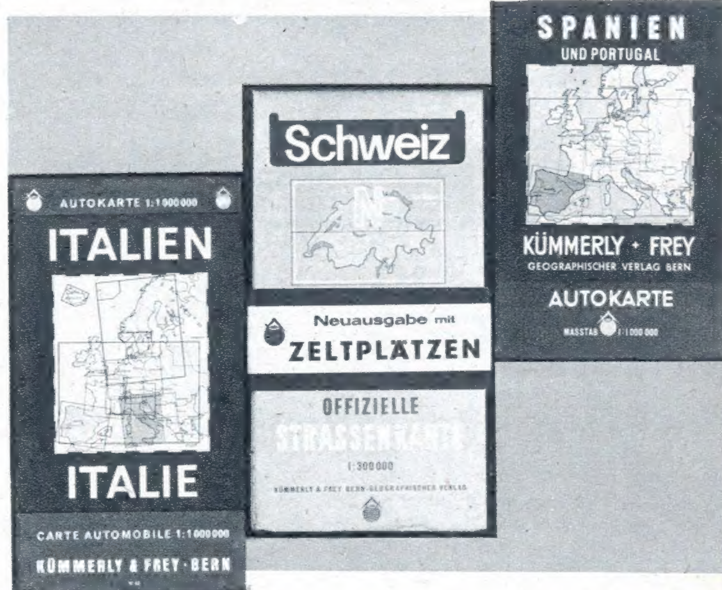
UHRARMBÄNDER

Elastofixo und *Fixoflex*

DEHNBAR · VERSCHLUSSLOS · FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND



ERHÄLTLICH IN »GOLDANKER«-WALZGOLD-DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARAT GOLD – IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN



das ist eine feine Sache



belohnt Ihren Freundschaftsdienst

Wenn Sie einen gleichgesinnten Autofahrer als neuen Jahresleser für das AUTO/MOTOR und SPORT gewinnen, dann liefert Ihnen der Verlag die Autokarte eines europäischen Landes nach Ihrer Wahl als Werbeprämie kostenfrei. Es stehen zur Auswahl:

Italien — Schweiz — Spanien — Frankreich
Jugoslawien — Skandinavien — Benelux — Deutschland
Alpenländer — Europa — Mitteleuropa

Ist Ihnen die Werbung augenblicklich nicht möglich, können Sie die Landkarten — sie stammen aus dem bekannten Kartenhaus Kümmerly & Frey — von uns käuflich erwerben. Jede Karte kostet 4,80 DM. Jugoslawien 4,50, Schweiz 4,10 und Deutschland 3,80 DM.

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH, Stuttgart, Postfach 1042

Senden Sie mir eine Autokarte von ....
als Werbeprämie*) — gegen Berechnung

(Nichtgewünschtes ist durchstrichen)

....
Vor- und Zuname

....
Ort und Straße

*) Die Lieferung der Zeitschrift das AUTO/MOTOR und SPORT soll für ein Jahr und weiter bis auf Widerruf an die nachstehende Adresse erfolgen:

....
Vor- und Zuname

....
Ort und Straße

....
Unterschrift des neuen Lesers

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Von der Reise zurück

Auf „großer Fahrt" durch Italien, Frankreich und die Schweiz war es ein besonderes Vergnügen, den eleganten und temperamentvollen Verkehr in den verschiedensten Städten dieser Länder zu beobachten. Ohne starren Reglementskult funktionierte hier alles mit freundlicher Zuvorkommenheit schnell und absolut reibungslos. Geradezu beneidenswert! Kaum hatten wir den deutschen Schlagbaum kurz hinter Reutte passiert, empfing uns das erste der nun folgenden unzähligen Schilder: „Achtung Viehtrieb!" (Der bewußte Ochse in rot umrandetem Dreieck.) Ein origineller Empfang, werden Sie vielleicht sagen. Hoffentlich aber keine versteckte Aufforderung, das eigene Denkvermögen von nun an tunlichst wieder auszuschalten.

Horst Hartung, Textilvertretungen, Berlin-Zehlendorf

Polizei

Am 18. 5. 1956 fuhr ich mit meinem Lastzug in Gelsenkirchen ein und befragte am Stadtrand einen Passanten nach der Straße, in der ich einen Teil meines Lastzuges entladen sollte. Eine vorbeifahrende motorisierte Polizeistreife bemerkte, daß ich den Herrn um eine Auskunft bat. Daraufhin stoppte sie ab, ein Beamter fragte nach meinem Ziel und erklärte, ich sollte mich mit dem Lastzug hinter den Streifenwagen setzen, weil der Weg etwas kompliziert sei. Sie wollten mich deshalb zum Ziel bringen. Ich war ebenso erfreut als überrascht und habe mich am Ziel selbstverständlich bei diesen wahren Freunden des sonst oft geplagten Fernlastfahrers herzlichst bedankt.

Fernfahrer Paul Klasen, Mayen

Merkwürdiges Urteil des OLG Hamm

(zu Briefe an die Redaktion, Heft 12)

Den Ausführungen des Lesers Brandt zu dem tatsächlich höchst merkwürdigen Urteil des OLG Hamm braucht man nichts hinzuzufügen. Zu wie verschiedenen Ansichten die Gerichte jedoch zuweilen gelangen, lese ich in den „Lübecker Nachrichten" vom 14. Juni 1956 auf Seite 4 unter der Überschrift „Vor den jagenden Peterwagen gefahren". Dem Bericht zufolge erhielt vom Lübecker Schöffengericht ein Autofahrer eine Geldstrafe von 40 DM (ersatzweise 8 Tage Haft), weil er so rasch zum Überholen eines Omnibusses angesetzt hatte, daß ein rasch nachfolgender Funkstreifenwagen der Polizei nicht mehr ausweichen oder bremsen konnte und schleudernd von der Straße geriet. Personenschaden ist nicht entstanden. Der Autofahrer wurde wegen Verkehrsgefährdung verurteilt. Nach Ansicht des Schöffengerichts hätte er sich vor dem Überholen des Omnibusses vergewissern müssen, daß hinter ihm die Straße frei war. Mir scheint, daß die Richter von Lübeck vernünftiger urteilen als diejenigen von Hamm, vorausgesetzt, daß sie es nicht nur deshalb taten, weil hier zufälligerweise ein Polizeifahrzeug zu Schaden kam.

E. K., Lübeck

Mit der Dummheit rechnen

Ein Unfall veranlaßte das Oberlandesgericht Hamm festzustellen, daß der Kraftfahrer beim Vorbeifahren an einem Omnibus auch mit einem „törichten und unvorschriftsmäßigen Verhalten" anderer rechnen müsse.

Der Kraftfahrer „muß", und er wird bestraft, wenn er einen törichten Fußgänger, der ihm unmittelbar vor den Wagen läuft, über den Haufen fährt. Bestraft wie ein Verbrecher.

Der Fußgänger, der muß nicht. Der kann ruhig über den Damm dösen. Wenn er plötzlich vor einem Omnibus durchaus die Straße kreuzen will — was kann ihm schon passieren? Der Kraftfahrer muß ja laut Gesetz mit seiner Idiotie rechnen. Mit einem törichten und unvorschriftsmäßigen Verhalten eines Kraftfahrers braucht der Fußgänger nicht zu rechnen. Wo kämen wir auch hin, wenn man das vom Fußgänger verlangen wollte? Die Kraftfahrer sind ja schließlich dazu da, im Blitztempo tausend Vorschriften im Kopf zu haben und anzuwenden und außerdem mit der Torheit anderer zu rechnen. Wenn er's nicht kann, soll er doch auch zu Fuß gehen!

Wann endlich hört dieser Unfug auf, von Kraftfahrern einerseits und Fußgängern andererseits zu sprechen und ihnen völlig verschiedene Verhaltensmaßstäbe zuzuordnen, statt einheitlich von Verkehrsteilnehmern zu reden und sie als solche zu behandeln? Autofahrer sind keine Übermenschen, und wer sich als Fußgänger ins Verkehrsgewühl begibt, muß sich ebenso den Spielregeln anpassen oder zu Hause bleiben. Zuviel verlangt? Mit Entschiedenheit muß auch von alten, „dem Verkehr nicht mehr gewachsenen" Menschen verlangt werden, daß sie nicht zu Verkehrshindernissen oder -gefahren werden! Wenn man aber an polizeibesetzten Straßenkreuzungen sieht, wie ein Fußgänger nach dem anderen unvorschriftsmäßig auf der Straße herumtanzt, im Schneckentempo Zebrastreifen kreuzt und ähnlichen Unfug anstellt, ohne daß eine durchgreifende Belehrung stattfindet, während dem Autofahrer jeder zu weit vorgefahrene Meter, jedes Zögern oder Zuschnellfahren angekreidet wird, der fragt sich: mit der Dummheit der Fußgänger soll man rechnen? Nein, alle Welt rechnet damit, daß die Kraftfahrer die Dummen sind!

Merkwürdiges Gesetz, das von einem verlangt, mit der Dummheit anderer zu rechnen, das einen aber schwerstens bestraft, wenn man etwa selber eine Dummheit macht, mit der die andern offenbar nicht zu rechnen brauchen. Sollte man an die Verkehrserziehung nicht endlich mal Fachleute heranlassen?

Friedrich W. Heitmann, Berlin-Wilmersdorf

Wie weit ist es nach Stuttgart?

Diese Preisfrage könnte man sich am Ostausgang von Baden-Baden stellen. Wenn man nämlich von der Schwarzwald-Hochstraße kommt und in Richtung Stuttgart fahren möchte — auf der Karte hat man sich runde 100 km errechnet, dann erfreut einen bei der Abzweigung der Straße nach Gernsbach am Ostausgang von Baden-Baden ein Wegweiser mit dem Hinsweis „Stuttgart 139 km"! Meine Frau glaubte, „135 km" gelesen zu haben. Nach 8 km Fahrt trifft man in Gernsbach ein, 12 weitere Kilometer, und man ist in Herrenalb. Dort steht, schön sauber schwarz auf gelb „Stuttgart 78 km"! Na also, die kartographische Rechenarbeit war doch richtig. Aber nein! Kaum 100 m weiter, an derselben Straße, vermehrten sich die Kilometer wieder auf 85! Neun Kilometer weiter sind es dann 69 km. Mein Kilometerzähler zeigte für die ganze Strecke 98 km. Ein Lob der Straßenkarte. Wieviele Fahrtkilometer darf nun ein dienstreisender Beamter auf der Strecke von Stuttgart nach Baden-Baden und von Baden-Baden nach Stuttgart in seine Reisekostenrechnung einsetzen? *H. v. Rudloff, Dipl.-Meteorologe in Freiburg/Br.*

Mercedes-Diesel-Kapitän



Das Foto zeigt Ihnen eine „Promenadenmischung", aus einem Mercedes 180 Diesel (!) und Teilen des Opel-Kapitän entstanden. Farben: Rot und Beige. Der Eigentümer des Wagens will offenbar billig fahren, weshalb er einen Diesel nahm, andererseits hatte er doch Geld genug zu diesen sicherlich kostspieligen Abänderungen. Gesehen und fotografiert habe ich diese Rarität in Frankfurt.

Georg Benz, Duisburg-Hamborn

Test Renault-Dauphine

(siehe Heft 13)

Obwohl ich mit der Dauphine bereits 5 technische Pannen hatte, liebe ich sie doch sehr. Wenn sie nicht vollbesetzt und beladen ist, kommt sie dem VW bestimmt gleich, die Straßenlage ist wesentlich besser. Man ermüdet nicht am Steuer, der Motor klingt sehr angenehm, nicht auffallend laut. Streckenleistung beachtlich. Beispiel: München-Belgrad—Krakujewacz, 1103 km an einem Tag in 14,5 Stunden einschließlich aller Aufenthalte, auch fast 1 Stunde Stoßdämpferreparatur. Am nächsten Tag mit sehr vielen Aufenthalten (2 durch Pannen) über Nisch-Skoplje nach Saloniki und von dort zum Paß von Kosani, etwa 810 km, ingesamt 14 Stunden. Am nächsten Tag langsam zum Südende Euböas (gleich Athen). Alles allein am Steuer.

Zum Fahrzeug: Bei Belastung mit 4 Personen und Gepäck läßt die Leistung ganz wesentlich nach. In bergigem Gelände fehlt das 4 Ganggetriebe dringend. Die Maschine ist eben doch sehr klein. Auch die Bremsen zeigen dann ein merkliches Fading, auch da fehlen 4 Gänge zum rechtzeitigen Zurückschalten. Sie fehlen dann auch in den engen Kurven.

Die Verarbeitung der Karosserie zeigte am neuen Fahrzeug erhebliche Mängel (darunter ein Metallriß in der Kofferhaube). Inzwischen lösten sich fast alle Gummiköder der Türrahmen, die Ausstellfenster waren von Anfang an undicht und das Wasser kam in Strömen herein, besonders bei seitlichem Wind. Diese Mängel wurden teilweise behoben. Die Polster entledigen sich ihrer Füllung. Von Anfang an habe ich scheppernde Geräusche im Heck, auch auf besseren Straßen. Sie werden wohl nie behoben werden.

Das Werkzeug ist eine Zumutung für den Käufer, der immerhin über 5500 DM für die Dauphine berappt: In schlechtem Jute-Säckchen 2 Schlüssel, 1 Metallschraubenzieher (ohne Holzgriff), 1 Kerzenschlüssel. Kleine Schlüssel und kleiner Schraubenzieher (inzwischen gekauft und mehrmals gebraucht) fehlen ganz. Die Kurbel fliegt auf schlechteren Straßen aus den Gummiklammern im Motorraum und muß im Gepäck untergebracht werden, auch der Wagenheber machte sich schon selbständig.

Verbrauch: Die ersten, sanften 2500 km nur 5,85 Ltr., jetzt immer noch unter 7 Ltr.

Der Kühler war auch seit Anfang nicht dicht, da er bei der Montage beschädigt war. Aus Mangel an nahegelegenen Renault-Vertretungen gehen wahrscheinlich alle Reparaturen auf meine eigene Rechnung, ich erhielt jedoch Materialersatz. *Hanns O. Geigenberger, München 13*

Amerikaner

(siehe Briefe an die Redaktion, Heft 14)

In Heft 14 fiel mir der Brief des Lesers Günther Büttner aus Green Arrow (Südafrika) besonders auf. Der Meinung dieses Herrn entsprechend sind alle amerikanischen Autos ein Haufen Blech! Wir fahren seit drei Jahren einen Chevrolet, jenen Wagen, der nach dem Bericht von Herrn Büttner schon nach 4000 Meilen in Auflösung übergeht. Unser Wagen hat nunmehr 110 000 km gefahren und ich habe bis heute keinerlei Ölverbrauch und nicht eine Reparatur gehabt. Auch die elektrische Anlage des Wagens (Delco) hat bisher zu keiner Beanstandung Anlaß gegeben. Ich hatte am letzten Sonnabend Gelegenheit, den Wagen einmal wieder auf Spitze zu bringen und erreichte ca. 158 km/st.

Ich selbst war während des Krieges Soldat in Rußland und hatte Gelegenheit, erbeutete Studebaker zu fahren; und schon damals, als 19jähriger junger Mensch, war ich von der Qualität der Fahrzeuge beeindruckt. Falls Herr Büttner sich einmal an unsere Autobahn stellen sollte, würde er sich sehr wundern, selbst alte Modelle aus den Jahren 1924, 1925, 1926 aus den Skandinavischen Ländern zu sehen, die mit einer Geschwindigkeit von 100 km/st an einem vorbeigehen. *Hermann Denzler jun., Northeim (Han)*

Targa Florio

(Siehe Heft 13, Seite 24)

Sie brauchen sich wirklich nicht zu wundern, wenn der Motorsport von verschiedenen Seiten als mörderisch bezeichnet wird. Ich zitiere aus dem genannten Artikel: „. . ., als ein großer Hund höchst brutal dem kleinen Osca vor die Schnauze lief und dessen Steuerung demolierte." Der arme, süße, kleine Osca und der brutale, böse Hund; nein, wie kann man so etwas nur einem herzigen Osca antun? Ich bin allerdings der Meinung, daß bei einem Aufeinandertreffen von Lebewesen und Maschine immer nur die Maschine brutal sein kann und eventuell der Mensch, der sie bedient. Niemals aber das Lebewesen, das in Mitleidenschaft gezogen wird, und schon gar nicht, wenn es sich um einen Hund handelt. Wird bei einem Autorennen ein Mensch überfahren, kann man allenfalls noch sagen, was stellt sich der Depp an die Piste. Wäre er doch zu Hause geblieben am Radio oder am Fernsehapparat. Er muß damit rechnen, daß ein Wagen aus der Bahn fliegt und ihn verletzt. Wenn er dennoch hingeht, tut er es freiwillig und auf eigene Gefahr. Aber einen Hund als brutal zu bezeichnen, weil er, der nun wirklich von der Gefahr eines Autorennens keine Ahnung haben kann, unglücklicherweise einem noch so reizend anzuschauenden Osca in den Weg läuft?! So sehr ich mich für Kraftfahrzeuge im allgemeinen und Autorennen im besonderen interessiere: ein lebender Hund, und sei es der verlausteste Dorfköter, ist mir immer noch wertvoller als der blendendste Rekord eines noch so zierlichen Rennwagens. *Lothar Binder, Frankfurt a. M.*

Handbremsen

Handbremsen sind die Stiefkinder im modernen Automobilbau geworden. Einzig der Volkswagen weist noch eine vernünftige Handbremse auf, bei der die Beine nicht den Gegendruck abzufangen brauchen, weil man die Bremse von unten nach oben anzieht und so die Sitzfläche den Druck aufnimmt. Es wundert mich, daß es sich die Tester schon abgewöhnt haben, die links sitzenden Schirmgriffbremsen zu kritisieren. Wer ist schon Linkshänder? Die meisten Menschen haben doch in der rechten Hand die meiste Kraft. Ausgerechnet die teuersten deutschen Wagen sind jedoch für Linkshänder gebaut. Die Handbremse soll unbedingt mit der rechten Hand zu betätigen und so angebracht sein, daß man nicht erst eine tiefe Verbeugung machen muß, um sie zu erreichen. Es fährt sich am Berg auch leichter an, wenn man geradesitzen und Kupplung und Gashebel normal betätigen kann. Außerdem ist die Handbremse das einzige Bedienungsteil, das gegebenenfalls auch für einen Mitfahrer erreichbar sein muß. Im übrigen besteht doch eine Vorschrift, daß die Handbremse unabhängig von der fußbetätigten Betriebsbremse wirken muß. Das tut sie ja wohl im allgemeinen, aber fast überall mit so unzureichender Wirkung, daß sie als Notbremse nicht gebraucht werden kann. Die heutigen Handbremsen sind fast durchweg recht verkrüppelte Gebilde.

Ludwig Semotan, Berlin-Lankwitz

Leser Semotan hat völlig recht. – Mit der linken, also der verkehrten Hand, wird die Handbremse bedient bei BMW, Ford, Mercedes-Benz und Porsche. Rechts, also richtig, liegt die Handbremse bei Borgward, DKW, Fiat, Goliath, Lloyd, Opel und Volkswagen.

Redaktion

Filmen in Holland

Es dürfte Sie interessieren, daß mir auf und nach einer Hollandreise folgendes passiert ist. Ich bin mit Verwandten nach Holland gefahren, um ihnen einmal die Schönheit dieses Landes, das ich sehr schätze und sehr gern und oft besucht habe, zu zeigen. Es fiel mir auf, daß ich an der Grenze außerordentlich lange auf die Rückgabe meines Passes warten mußte. Die Übergangsstelle war Arnheim.

Ich habe dann eine sehr schöne Fahrt durch Holland gemacht und auf dieser Fahrt mit meiner 8 mm Kino-Kamera einige Filme gedreht. Heute kommt einer dieser Filme, den ich im Vertrauen auf die europäische Verständigung und Bündnispolitik von Holland aus abgesandt hatte, von der Entwicklungsanstalt zurück, vollständig schwarz, also ein Zeichen dafür, daß dieser Film restlos aufgerollt und belichtet wurde, so daß der ganze Film natürlich völlig verdorben ist.

Ich teile Ihnen dies mit, damit andere, die evtl. ebenso gutgläubig sind, gewarnt werden. *Günther Wolf, Handelsvertreter in Wiesbaden*

Steuer, Recht, Versicherung

Mit verkehrswidrigem Verhalten Achtjähriger braucht man nicht zu rechnen

Gegen eine Überspannung der Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers bei Annäherung an Schulkindern wandte sich der Strafsenat des Oberlandesgerichts Celle (1 Ws 97/56).

Ein achtjähriges Schulmädchen, das mit zwei etwa gleichaltrigen Freundinnen an einer Straßenecke stand, war von einem Fahrzeug angefahren worden, weil es plötzlich die Fahrbahn betreten hatte. Das Gericht entschied, daß der Kraftfahrer diesen Unfall nicht fahrlässig verschuldet habe. Der Kraftfahrer war mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 Stundenkilometern und einem Sicherheitsabstand zum Bürgersteig von fast zwei Metern bei Grünlicht auf die Kreuzung zugefahren, an der die Kinder standen. „Es hieße die an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers zu stellenden Anforderungen überspannen, wollte man beim Stand des heutigen Großstadtverkehrs noch verlangen, daß der Kraftfahrer beim Insichtigwerden eines jeden, sich ordnungsmäßig auf dem Bürgersteig verhaltenden, wenn auch auf dem Bordstein stehenden etwa achtjährigen Schulkindes eine an sich mäßige Geschwindigkeit noch weiter herabsetzt und einen reichlich bemessenen Sicherheitsabstand noch weiter vergrößert, auch wenn dies den Umständen nach möglich wäre. Vielmehr müssen besondere Umstände, die auf ein bevorstehendes verkehrswidriges Verhalten des Kindes hindeuten, vorhanden sein, um den Kraftfahrer zu besonderen Vorsichtsmaßnahmen zu veranlassen. Auf Kinder mittleren Alters, die sich ordnungsmäßig auf dem Bürgersteig benehmen, schlechthin und in jedem Falle, wo dies nur möglich ist, besondere Rücksicht zu nehmen, ist der Kraftfahrer nicht gehalten." Mit diesen wörtlichen Ausführungen begründet das Oberlandesgericht den Freispruch des Kraftfahrers. Nur bei kleineren Kindern habe der Kraftfahrer in jedem Fall mit einem unvernünftigen, verkehrswidrigen Verhalten zu rechnen und sich darauf einzustellen.

D. G.

Blinklicht an Baustellen muß beachtet werden

Für Kraftfahrer empfiehlt es sich, Blinklichtanlagen und ähnliche Verkehrszeichen an Straßenbaustellen grundsätzlich zu beachten. Es ist nämlich davon auszugehen, daß derartige Verkehrszeichen von den für den Bau und die Bauausführung Verantwortlichen nicht ohne Anordnung der Straßenverkehrsbehörden aufgestellt worden sind, also nicht als private Warnzeichen nur unverbindlichen Charakter haben. Auch eine mit der Hand gesteuerte Lichtzeichenanlage bei halbseitigen Straßensperrungen ist ein amtliches Verkehrszeichen. Mit dieser Begründung hat das Oberlandesgericht Hamm (3 Ss 835/55) einen Pkw-Fahrer verurteilt, der bei einer halbseitigen Straßensperrung das rote Licht einer handbedienten Blinklichtanlage nicht beachtet hatte.

Dr. G.

Kraftfahrzeughändler haftet nicht für Verkehrssicherheit fabrikneuer Wagen

Bei der Vielzahl von Kraftfahrzeugen, die monatlich in der Bundesrepublik verkauft werden, gewinnt ein Urteil des Bundesgerichtshofes besondere Bedeutung, das sich mit der Haftung des Händlers für die Verkehrssicherheit eines von ihm verkauften fabrikneuen Fahrzeuges befaßt.

Der Käufer eines Motorrollers war ein Tag, nachdem er das Fahrzeug bei dem Kraftfahrzeughändler abgeholt hatte, schwer verunglückt, weil die Lenkvorrichtung unzureichend montiert war. Er wollte nun den Kraftfahrzeughändler für den Schaden haftbar machen, weil er ihm das Fahrzeug nicht verkehrssicher übergeben hatte. Der Bundesgerichtshof, der sich in dritter Instanz mit diesem Grundsatzprozeß zu befassen hatte, wies die Klage des Rollerfahrers endgültig ab.

In der Begründung dieser bedeutsamen Entscheidung (II ZR 284/54) stellte der Bundesgerichtshof fest, daß der Verkäufer keine Untersuchungspflicht hat. „Bezieht ein Kraftfahrzeughändler ein fabrikneues Kraftfahrzeug von einem Hersteller, an dessen Zuverlässigkeit zu zweifeln er keinen Anlaß hat, so handelt er gegenüber seinem Kunden nicht deshalb schuldhaft, weil er sich auf eine oberflächliche Besichtigung und auf eine Probefahrt im üblichen Rahmen beschränkt und dabei eine vorhandene Verkehrsunsicherheit des Fahrzeugs nicht bemerkt hat", heißt es wörtlich in der Urteilsbegründung. Der Rollerfahrer könne daher von seinem Kraftfahrzeughändler keinen Schadenersatz verlangen.

Die Haftung des Händlers sei im allgemeinen auch nicht daraus zu begründen, daß der Fehler am Fahrzeug vom Lieferwerk schuldhaft verursacht worden sei. Im rechtlichen Sinne sei das Lieferwerk grundsätzlich nicht „Erfüllungsgehilfe" des Händlers gegenüber dessen Käufer. Daher hafte dieser auch nicht für das Verschulden des Lieferwerkes.

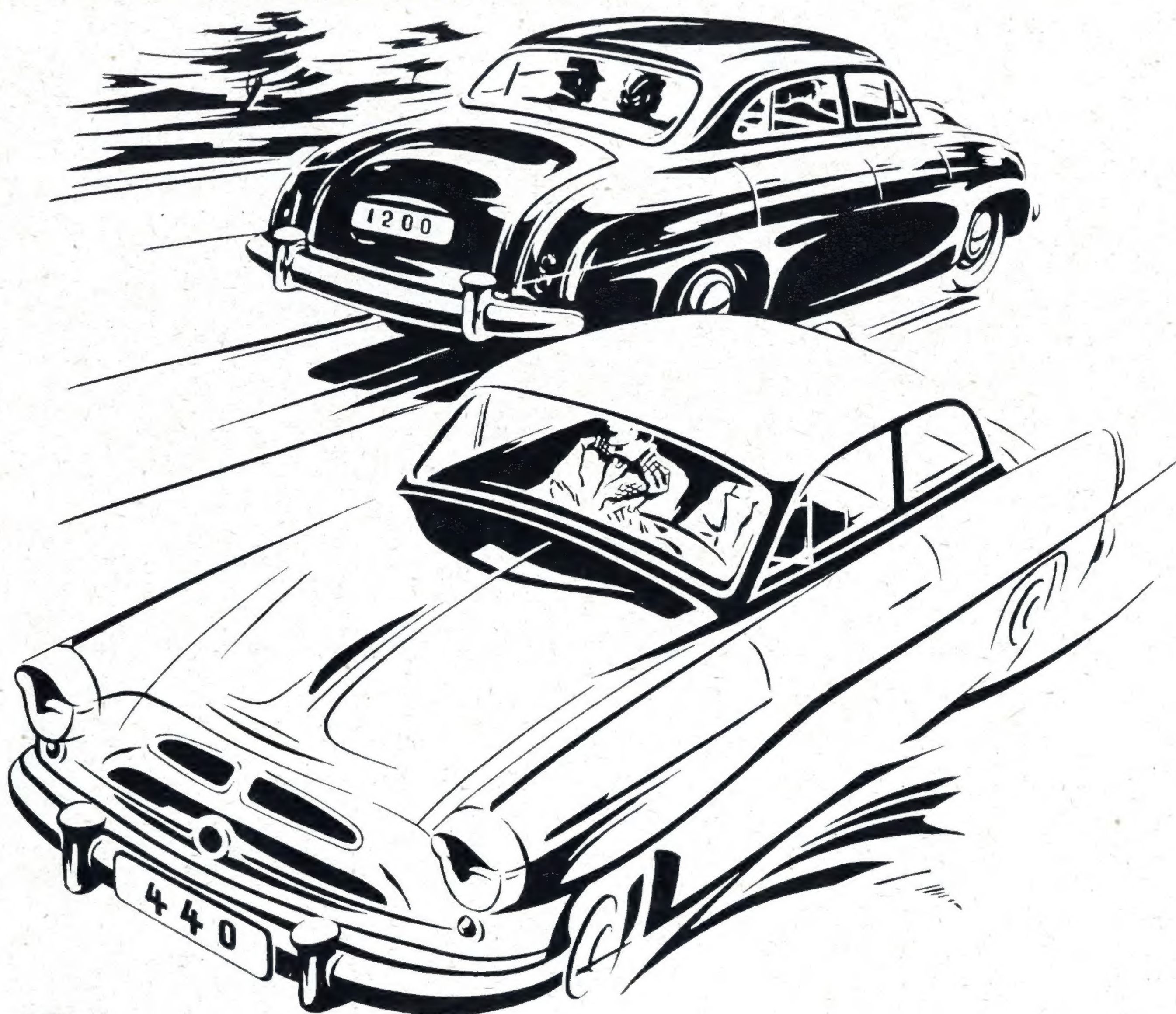
In seiner Entscheidung ließ es der Bundesgerichtshof offen, ob der Rollerkäufer bei dem Nachweis eines Verschulden des Lieferwerkes für die fehlerhafte Montage gegen dieses Ansprüche aus Vertragsverletzung oder aus „unerlaubter Handlung" herleiten könne. Gegen den Kraftfahrzeughändler habe er jedenfalls keine Schadenersatzansprüche.

Dr. G.

Anlieger kann Parken vor seiner Grundstückseinfahrt erlauben

Nach der Straßenverkehrsordnung ist das Parken vor Grundstückseinund Ausfahrten verboten und strafbar. Das Amtsgericht in Recklinghausen hat in einem Urteil (27 Cs P 5540/55) einen wichtigen Ausnahmefall herausgestellt: Das Parken ist dann nicht verboten, wenn der Anlieger das Abstellen des Kraftfahrzeuges vor der Grundstückseinfahrt ausdrücklich gestattet. Das Parkverbot vor Grundstückseinfahrten, so begründet das Amtsgericht Recklinghausen seine Entscheidung, habe ausschließlich den Zweck, eine Behinderung oder Belästigung der an der freien Benutzung der Einfahrt interessierten Anlieger zu vermeiden. „Wenn ein solcher Anlieger im Einzelfall einer dritten Person das Parken vor seiner Einfahrt ausdrücklich gestattet, so nimmt er die dadurch entstehende Behinderung in Kauf." Das Parken sei in diesem Falle nicht mehr rechtswidrig.

Dr. G.


1200
440

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

21. JULI 1956 · 33. JAHRGANG · 15

INHALT

Unser Titelbild
zeigt den kleinen 750 ccm Abarth-Rekordwagen. Näheres über die mit ihm gefahrenen Rekorde in unserem Aufsatz „Tutto con calma, per favore!" auf Seite 20.
Foto Weitmann

Aus der Luft

kontrolliert neuerdings die Polizei den Wochenendverkehr auf der Autobahn von Bonn bis zum Ruhrgebiet. Sie bedient sich hierzu dieses Hubschraubers, um bei eventuellen Stockungen sofort die notwendigen Umleitungen oder sonstigen Maßnahmen veranlassen zu können. Durch Sprechfunk steht die Besatzung mit den Polizeiautos auf der Straße in Verbindung. Die Kabine des Hubschraubers, in dessen Glaskanzel zwei Verkehrspolizisten sitzen, ist gelb gestrichen. Auf den beiden schwarzen Zylindern, den „Rädern" des Hubschraubers, prangt in weißer Schrift das Wort „Polizei".
Foto dpa



Ganz kurz

Ein Mercedes 300 in Sonderausführung

wurde kürzlich für Bundeskanzler Dr. Adenauer geliefert. Der Wagen hat einen um 100 mm längeren Radstand, wodurch der Raum hinter dem Fahrersitz länger und der Einstieg bequemer wurde. Innen ist eine Trennwand eingebaut. Diese Sonderausführung wird nunmehr in einer kleinen Serie gebaut, sie ist gegen einen Mehrpreis von 3000 DM lieferbar.

Die ersten BMW 503 ausgeliefert

Seit kurzem ist bei BMW die Serienfertigung des Sport-Cabriolets und Coupés vom Typ 503 angelaufen. Die ersten Fahrzeuge wurden bereits ausgeliefert. Bei 140 PS Leistung soll der 3,2 Liter-V8-Motor dem Wagen laut Werksangabe eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/st geben. Seitenscheiben und Verdeck des Cabriolets werden elektrohydraulisch betätigt.

Mehrere Karosserie-Konstrukteure

für den Personenwagenbau sucht die Fiat Automobil A. G., Heilbronn, möglichst „kurzfristig" durch Anzeigen in Tageszeitungen.

Eine Europareise

unternimmt zur Zeit der 1945 von den Alliierten beschlagnahmte Mercedes-Wagen Adolf Hitlers. Er wird gegenwärtig in Paris gezeigt. Auf der Bahn von Montlhéry erreichte der 4,5 Tonnen schwere, mit 18 mm Stahlpanzerung und 40 mm starkem Sicherheitsglas versehene Wagen eine Geschwindigkeit von 208,9 km/st. Der Verbrauch soll dabei etwa 100 Liter/100 km betragen. Mit Radiotelephon-Ausrüstung, Sicherheitsreifen und elektromagnetischem Türverschluß ist das Fahrzeug auch heute noch eine technische Sehenswürdigkeit.

Neue Karosserielacke

hat Du Pont auf den Markt gebracht. Sie finden bereits beschränkt Anwendung für einige 1956er - USA - Modelle. Der Lack „Dulux 100" soll wesentlich haltbarer und witterungsbeständiger sein, kleinere Beschädigungen ließen sich durch einfaches Auspolieren völlig beheben. Eine Polierung des Wagens soll sich mindestens im ersten Jahr ganz erübrigen. Es würde genügen, ihn zu waschen.

Internationale Automobilausstellungen 1957

12. bis 23. Januar Brüssel, 14. bis 24. März Genf, 24. April bis 5. Mai Turin, 19. bis 29. September Frankfurt/M, 3. bis 13. Oktober Paris, 16. bis 26. Oktober London.

Die neuen Kraftfahrzeugnummern

müssen Inhaber noch gültiger Carnets und Triptyks auf diesen eintragen lassen, sofern sie ins Ausland fahren wollen. Diese Berichtigung der Grenzdokumente wird bei den Triptykausgabestellen der Automobilclubs kostenlos vorgenommen.

Ein Düsenjäger landete

unbeschädigt auf der Autobahn Frankfurt–Kassel bei Bad Hersfeld. Er hatte auf einem Übungsflug vom NATO-Flugplatz Chaumont in Frankreich die Orientierung verloren. Bei der Landung mußte das Flugzeug zwei Autos ausweichen und rollte auf dem Grünstreifen aus.

Seebohms rotes Tuch



(Deister- und Weserzeitung, Hameln)

Die Vielzahl der Verkehrszeichen

und ihre Häufung an verkehrsreichen Punkten ist eher geeignet, die Verkehrsteilnehmer zu irritieren, als ihnen den Weg zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr zu weisen. Mit dieser vernünftigen Ansicht kündigte Bürgermeister Kupfer von der Stadtverwaltung Neumünster (Schleswig-Holstein) eine in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei geplante „Entrümpelungsaktion" bei den Verkehrszeichen an.

Einmaliges Versagen rechtfertigt keinen Führerscheinentzug

Ein einmaliges, nicht allzu schweres Versagen im Verkehr, das für sich allein noch keinen sicheren Schluß auf fahrtechnische und charakterliche Unzuverlässigkeit des Täters gestattet, rechtfertigt nicht die Feststellung mangelnder Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, heißt es in einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes (4 StR 234/55). Es müßten vielmehr in einem solchen Fall für den Führerscheinentzug die Gesamtumstände sorgfältig abgewogen werden, und zwar auch insoweit, als sie für die Beurteilung der Persönlichkeit des Täters im Hinblick auf seine weitere Teilnahme am Straßenverkehr bedeutsam sein könnten. Dr. G.

Wenden auf der Autobahn

kann dann gerechtfertigt sein, wenn es nötig erscheint, um einen verkehrsgefährdenden Zustand zu beseitigen, entschied das OLG Köln. Im fraglichen Fall hatte ein Lastzug einen Teil seiner Ladung verloren, wodurch der nachfolgende Verkehr erheblich gefährdet wurde.

Auch auf Einbahnstraßen

muß der Kraftfahrer grundsätzlich die rechte Fahrbahnseite benutzen. Abgesehen vom Überholen sei ein Ausweichen nach links unzulässig, entschied das Braunschweiger Oberlandesgericht.

Betrunkene Kraftfahrer

seien Kriminellen gleichzusetzen, erklärte ein Frankfurter Verkehrsrichter und verurteilte einen Kraftfahrer, der in betrunkenem Zustand einen tödlichen Verkehrsunfall verursacht hatte, zu 1 Jahr Gefängnis und 5 Jahren Führerscheinentzug.

Freigesprochen

wurde ein Autofahrer vom Kasseler Schöffengericht auf Antrag des Staatsanwaltes von der Anklage, den Tod eines 60jährigen Fußgängers verschuldet zu haben. Das Gericht stellte fest, daß die Hauptschuld an dem Unfall den Fußgänger trifft, der dunkel gekleidet, bei Dunkelheit in einer Kurve verkehrswidrig versucht hatte, die Fahrbahn zu überschreiten. Erst im letzten Augenblick tauchte er im Scheinwerferlicht des vom Angeklagten gefahrenen Wagens auf und wurde von diesem trotz sofortigem scharfem Bremsen erfaßt.

Sowjetzonenreisen mit Kraftfahrzeug

Keine besondere Genehmigung für das Kraftfahrzeug wird in Zukunft mehr für Reisen in die DDR verlangt. Es genügt ein Vermerk „Reist mit Kraftfahrzeug" auf der Aufenthaltsgenehmigung des Kraftfahrers.

Die Lichthupe

dürfe auch bei Tage als Zeichen der Überholungsabsicht außerhalb geschlossener Ortschaften verwendet werden, teilte Dr. Seebohm auf Anfrage im Bundestag mit. Nur in geschlossenen Ortschaften sei ihre Anwendung bei Tage untersagt. Neue Bestimmungen über die Verwendung der Lichthupe seien im November zu erwarten.

Bewachter Parkplatz!

Auf einem bewachten Parkplatz in Lindau wurden nicht weniger als vier Personenwagen während der Nacht aufgebrochen und beraubt. Bei allen Wagen wurde das Verdeck bzw. das Schiebedach aufgeschnitten.

Die bevorrechtigte Behandlung

von Abgeordneten aufzuheben, die in Verkehrsunfälle verwickelt sind, beschloß der Bayerische Landtag. – Gegen Abgeordnete, die in Verkehrsunfälle verwickelt sind, müsse die Polizei ohne jede Behinderung alle zur Tatbestandsklärung erforderlichen Maßnahmen treffen können, beschloß der Niedersächsische Landtag.

Konkurs Orion-Werk

Über das Vermögen der Orion-Werk Motor-Fahrzeugbau und Handelsgesellschaft m. b. H., Eschwege, wurde bis zum Entscheid über Eröffnung des Konkursverfahrens Arrest verfügt.

Umbenennungen russischer Autofabriken

Die Molotow-Automobilwerke wurden in Gorki-Automobilwerke, die Stalin-Automobilwerke in Lichatschow-Automobilwerke (SIL statt SIS) umbenannt.

Sir Bernard Docker

wurde als Generaldirektor der englischen Daimler-Automobilfabrik gekündigt. Ursache der Meinungsverschiedenheiten soll ein sehr hoher Spesenbetrag gewesen sein, den Sir Bernard Docker anläßlich der Eröffnung einer Filiale des Unternehmens für Kleider seiner Gattin, der ehemaligen Schauspielerin Lady Norah Docker, auf das Propagandakonto der Firma gebucht hatte. Seit einigen Jahren hatte Sir Bernard Docker zu jeder Londoner Motorshow einen extravagant kostbaren Daimler-Wagen für seine Frau bauen lassen. Indes wird man künftig das Fehlen dieses stets wenig geschmackvollen Fahrzeugs leicht verschmerzen. – Als Nachfolger wurde der 60jährige F. Y. Sangster gewählt, der als einstiger Erbe der beiden Motorradfabriken Ariel und Triumph diese an den BSA-Konzern verkauft hat, zu dem auch Daimler gehört.

Zur kommenden Geschwindigkeits-Begrenzung

DIE Bundesregierung will neuerlich allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen; ein Gesetzentwurf, der die Regierung zum Erlaß entsprechender Verordnungen ermächtigen soll, wurde am 26. 6. 1956 vom Kabinett verabschiedet. Wenn Bundestag und Bundesrat die Ermächtigung erteilen, soll zunächst die Geschwindigkeit für Personenwagen in geschlossenen Ortschaften allgemein auf etwa 50 oder 60 km/st begrenzt werden. Noch ist nicht entschieden, ob eine entsprechende Begrenzung auch auf Landstraßen und Autobahnen erfolgen soll.

Geschwindigkeitsbegrenzungen außerhalb geschlossener Ortschaften gibt es auf dem europäischen Kontinent nur in zwei Ländern, die den deutschen Behörden offenbar als Vorbild dienen sollen: nämlich Jugoslawien und Norwegen. In Deutschland hat die US-Armee auf Landstraßen und Autobahnen ein Speed Limit von 80 km/st vorgeschrieben; trotzdem sind Armeefahrzeuge mit einem Satz von nicht weniger als 12 % an den Unfällen auf unseren Autobahnen beteiligt. Schon vor Aufhebung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung im Jahre 1953 galt in den Ländern der französischen Zone keinerlei Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit: und siehe, die Innenminister in Freiburg und Tübingen haben damals festgestellt, daß die Unfallziffern der französischen Zone vergleichsweise keinesfalls höher lagen als in der britischen und amerikanischen Zone mit 80 km/st-Limit.

Wörtlich schrieb seinerzeit das Badische Ministerium des Innern in seiner Stellungnahme: *„Die oben geschilderten Gründe sprechen u. E. überzeugend für eine Beseitigung jeglicher zahlenmäßigen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen, und zwar in gleichem Maße für den Verkehr auf freier Straße wie in geschlossenen Ortschaften."*

Auch die Polizeibehörden der großen deutschen Städte halten nichts von Geschwindigkeitsbegrenzungen. So z. B. der Polizeipräsident von Köln: *„Allgemein bin ich der Auffassung, daß sich Geschwindigkeitsbegrenzungen hemmend für den Verkehr auswirken."* (13. 9. 1955)

Der Polizeipräsident von Frankfurt/Main: *„Die bei weitem überwiegende Mehrzahl meiner Kollegen lehnt die Wiedereinführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung in den Städten ab ... (Sie) würde zwangsläufig zu einer Zersplitterung des polizeilichen Einsatzes führen müssen und würde so gut wie keinen Erfolg zeigen."* (6. 9. 1955)

Der Polizeipräsident von Hamburg: *„Die von der Polizeibehörde Hamburg angestellten eingehenden Untersuchungen auf Straßen, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet wurde, haben ergeben, daß nicht in jedem Falle ein Absinken der Verkehrsunfälle zu beobachten ist. ... Sofern nicht ganz besondere Gründe den Erlaß einer Geschwindigkeitsbegrenzung rechtfertigen, werden daher von der Polizeibehörde Hamburg andere Wege zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Aufrechterhaltung der Leichtigkeit des Verkehrs beschritten."* (8. 9. 1955)

In unserem Leitartikel „Die Unfallkurve — sachlich gesehen" (Heft 13/56) haben wir an Hand der offiziellen Zahlen des Kraftfahrt- und des Statistischen Bundesamts nachgewiesen, daß die 1953 erfolgte Aufhebung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung keinen Einfluß auf die Zunahme der Verkehrsunfälle ausgeübt hat. Aber Bundesverkehrsminister Seebohm ließ sich bei der Kommentierung der neuen Gesetzesvorlage vernehmen: *„Die Unfallziffer ist seit Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung um etwa 200 % gestiegen."* Natürlich ist sie gestiegen, aber aus Gründen, die mit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung so wenig zu tun hat wie die Zunahme der Geburtenziffer in den linkselbischen Gebieten mit den jetzt wieder häufiger auftretenden Störchen.

Gilt denn Sachkunde nicht mehr und die klare Sprache verläßlicher Tatsachen? Werden erweislich falsche Kombinationen dadurch zu Tatbeständen, daß sie von der Millionen-Presse immer von neuem ausgewalzt werden? Es sind ja nicht die Fachleute, die gefragt werden, die nüchternen, klarblickenden Beamten, die Polizeipräsidenten der großen Städte, die Verkehrsrichter und Experten der Automobil-Clubs, kurz: jene Männer, die in vorderster Linie der Verkehrsfront stehen. Ihre überwiegende Mehrheit hält nichts von der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung. Ihre Stellungnahmen und Denkschriften werden achselzuckend abgelegt, verschwinden in grauen Aktenbergen. Man schaut sich nicht um nach den Verhältnissen im übrigen Europa, wo niemand an eine Geschwindigkeitsbegrenzung denkt; man verficht seine Meinung mit Argumenten, die alle jene Zuständigen auf dem Kontinent, die es anders und besser machen, einfach zu hinterwäldlerisch beschränkten, für ihr Amt unfähigen Hohlköpfen stempelt.

Wenn Sie nun wissen wollen, wer in Deutschland verantwortlich ist für so einschneidende, die gesamte Öffentlichkeit betreffende Maßnahmen wie die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung (es leben in der Bundesrepublik mehr als 10 % der Bevölkerung von der Kraftfahrt und vom Kraftfahrzeugverkehr), so dürfen wir Ihnen als Beispiel Herrn Ministerialdirektor Dr. Fetzer vorstellen. Er ist Leiter der Abteilung Verkehr im Innenministerium Baden-Württemberg und als solcher einer der 11 Repräsentanten aus den deutschen Bundesländern, die zusammen mit dem Bundesverkehrsminister die Geschicke des deutschen Kraftfahrzeugverkehrs lenken.

Dr. Fetzer ließ sich zum Thema kürzlich folgendermaßen aus: *„Das Bundestagsgesetz vom Jahre 1953 ist ein Ausfluß der übergroßen Freude über die wiedererlangte Freiheit ... Wir lassen uns nicht einfach ungestraft zu Tode fahren ... Wer es mit dem Verkehrsgewerbe gut meint, der muß für diese Geschwindigkeitsbegrenzung eintreten, denn auch die Passanten sollen das Gefühl haben, hier ist dafür gesorgt, daß kein wildgewordener Kraftfahrer durch die Gegend sausen kann, wenn er es gerade möchte ... Ich frage, wer fährt denn nun eigentlich mehr als die 120 und die 100 km/st? Wenn jemand mehr fährt, dann hat er sein Fahrzeug nicht mehr in der Gewalt ... Die Straßen sind im allgemeinen keine Versuchsbahnen für schnelle Fahrzeuge. Es macht immerhin einen merkwürdigen Eindruck, wenn man sagt, der Fahrer, der nun einen Porsche hat oder einen Daimler Dreihundert, dem muß ich natürlich gestatten, daß er 150 km/st fährt ... Nun bin ich eben im Gegensatz zu Ihnen der Meinung, ein jeder, der mit 150 km/st über die Autobahn rast, gefährdet andere ... Ich bin der Meinung, daß es nicht darauf ankommt, was die Technik hier nun vorschlägt."*

Natürlich kann man nicht eingehen auf den sachlichen Gehalt von Ausführungen, die keinen solchen besitzen. Und man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß der Herr Ministerialdirektor Fetzer von der Sache, die er vertritt, dem Straßenverkehr nämlich, eine gelinde gesagt recht antiquierte Auffassung besitzt, die vielleicht den Verhältnissen der 20er Jahre, in keiner Weise jedoch den heutigen gerecht wird. Als derselbe Dr. Fetzer anläßlich der Verkehrsminister-Konferenz in Heilbronn ein Referat über die Wiedereinführung der generellen Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten hatte, mußte er sich gefallen lassen, daß eine Denkschrift des ADAC seine Ausführungen als „wenig logisch und durchdacht" apostrophierte. Er hatte seinerzeit neben der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung den Einbau eines Fahrtschreibers in jedes Kraftfahrzeug gefordert, sozusagen den Polizisten in jedem Auto — und solche Männer sitzen auf höchsten verantwortlichen Posten und werden in unserem Lande ernstgenommen!

Wir haben Herrn Ministerialdirektor Dr. Fetzer, 64, gefragt, ob er eigentlich selbst Auto fahre und sich dementsprechend ein Bild von den Gegebenheiten und Notwendigkeiten des Straßenverkehrs machen könne. Nach seiner eigenen Aussage hat er seit dem Krieg nicht mehr selbst am Lenkrad gesessen. Aber er stellt die Behauptung auf, wer mehr als 100 fährt, hat sein Fahrzeug nicht mehr in der Gewalt — und es erhebt sich kein Lachsturm im ganzen Lande, der einen frischen Wind ins Innenministerium bringen könnte. Nein, es wird alles ernstgenommen, denn Herr Fetzer ist der mächtigste Mann im Landesinnenministerium, und er bringt nun also sein Steckenpferd durch: die Geschwindigkeitsbegrenzung. So geht das in Deutschland zu, falls jemand das noch nicht wußte. Und wir werden es hinnehmen, wie wir so vieles andere hingenommen haben, denn der Indianer kennt keinen Schmerz.

Verwunderlich ist nur eins: Stuttgart als Amtssitz des Dr. Fetzer beherbergt unter anderm Daimler-Benz und Bosch, Mahle, Porsche, Heinkel, Kreidler und NSU in unmittelbarer Nachbarschaft. Was glauben Sie, welcher Proteststurm seitens der betroffenen Kraftfahrzeug- und Zubehör-Industrie einsetzte auf Dr. Fetzers substanzlose Banalitäten? Wir warten heute noch darauf. Denn es herrscht Totenstille. *H. U. Wieselmann*

Warum wir beim Vergaser bleiben

Über der zähen Entwicklungsarbeit an der Benzindirekteinspritzung zur Serienreife ist die im Vergaserbau geleistete Arbeit offenbar etwas in den Hintergrund getreten. Naturgemäß erfreut sich eine Neuentwicklung größeren Interesses in der Öffentlichkeit, als dies die kontinuierliche Fortentwicklung eines so bekannten Zubehörs wie des Vergasers vermag. Aber das ist ungerecht, denn die hier erzielten Erfolge sind im Effekt nicht minder sensationell.

Es sind verschiedene Anlässe, die uns förmlich zwingen, uns mit dem jüngsten Stande der Vergasertechnik auseinanderzusetzen: Da sind unsere vergleichenden Erfahrungen zwischen Fahrzeugmodellen einmal mit Normal- und andererseits mit Registervergaser, da ist ferner das Vordringen der Doppel-Fallstrom- und Registervergaser in breiter Front (erst jüngst bei neuen Mercedes-Modellen, aber auch bei Porsche) und nicht zuletzt das Erscheinen des Goliath GP 900 V, der ein neues Vergaserprinzip mitbringt.

Wir wollen an dieser Stelle die Frage offen lassen, inwiefern die Erfolge der Benzindirekteinspritzung den Vergaserhersteller zu neuen Anstrengungen und den Vergaserabnehmer zu preislichen Zugeständnissen veranlaßt haben — entscheidend bleibt für uns der Erfolg, und der besagt, daß man auch mit dem (zweckmäßig entwickelten, dafür aber auch etwas komplizierteren und logischerweise teureren) Vergaser Leistungen und Verbräuche erzwingen kann, die denen der Benzindirekteinspritzung sehr nahe kommen. Dabei sollte man bedenken, daß der Vergaser ein recht einfaches Bauteil ist, was Verschleißteile und Herstellung betrifft, und daß andererseits auch die Benzineinspritzung der Regelung über den Unterdruck des Motors bedarf, was komplizierte Regeleinrichtungen (Klappenstutzen, Membranen etc.) zusätzlich zur eigentlichen Einspritzanlage voraussetzt.

Es sei aber nicht verschwiegen, daß die Benzindirekteinspritzung im Ernstfall leicht überlegen bleiben muß, weil der Kraftstoff erst im Zylinder der Verbrennungsluft zugemischt wird, d.h. die gesamte Verdampfungswärme wird dem Zylinderinhalt entzogen, was etwas höhere Verdichtung und damit im Effekt geringe Mehrleistung und etwas niedrigeren spezifischen Verbrauch ermöglicht. Ob dieser geringfügige Vorteil die Mehrkosten der Einspritzanlage rechtfertigt, bleibt letztlich dem Entscheid des Automobilherstellers vorbehalten. Bei Sport- und Rennmotoren wird dieser Entscheid eher positiv ausfallen können als beim Gebrauchsmotor, wo mit dem Pfennig geknausert werden muß. Beim Zweitakter liegen die Verhältnisse etwas günstiger für die Einspritzung, da sich die Spülungsvorgänge mit reiner Luft rentabler durchführen lassen als mit Kraftstoff-Luft-Gemisch. Auch hier ist der Vergaser jedoch auf dem Wege, gleichzuziehen (vergl. Goliath). Gewisse Aussichten für die Zukunft dürfte auch die indirekte, da sehr viel einfachere Benzineinspritzung in die Ansaugwege haben, doch steht diese vorerst in Deutschland noch nicht zur Debatte, da sie hier allenfalls auf Versuchsprüfständen, aber noch nicht serienmäßig zu finden ist. Es soll an dieser Stelle auch nicht darum gehen, die Polemik um das Thema „Vergaser oder Einspritzung" neu zu entfachen, sondern wir wollen den Status quo der Vergasertechnik möglichst nüchtern betrachten. Das kommt dann von selbst einer Rechtfertigung gleich.

Der Kraftstoffbedarf

In aller Kürze muß das Wichtigste zur Funktion des Vergasers gesagt werden, bevor auf die komplizierteren Systeme des Doppelfallstrom- bzw. Registervergasers eingegangen wird. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch ist nur in relativ engen Grenzen (8—17,5 kg Luft pro 1 kg Kraftstoff) seiner Zusammensetzung zünd- und brennfähig. In dieser Richtung versagt sowohl ein zu fettes wie ein zu mageres Gemisch. Das theoretisch richtige (stöchiometrische) Verhältnis von Luft- zu Brennstoffgewicht beträgt — je nach chemischer Zusammensetzung der Kohlenwasserstoffe — um ca. 15 kg/kg. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebs würde voraussetzen, daß entsprechend einem Mischungsverhältnis von 15—17,5 kg/kg Luftüberschuß besteht, während die beste Leistung bei geringem Luftmangel (ca. 12—14 kg/kg) erzielt wird.

Schon hier heißt es also, eine Entscheidung zu treffen — hie Wirtschaftlichkeit, hie Höchstleistung. Erschwerend kommt hinzu, daß luftreiche Gemische mit höherer Temperatur abbrennen als luftarme Gemische, so daß Ventile, Kerzen etc. gefährdet sind. Andererseits tritt bei hohen Drehzahlen des Motors durch die im Querschnitt beengten Ansaugwege naturbedingt eine gewisse Drosselung ein, d. h. die Füllung des Zylinders mit Luft wird unvollkommener. Diese Tatsache muß durch den Vergaser automatisch berücksichtigt, d. h. die zugeführte Kraftstoffmenge anteilig automatisch reduziert werden. Wenn man die Kraftstoffmenge je Arbeitsspiel über der Motordrehzahl aufträgt und hier des Vergleichens verschiedener Motoren wegen auf 1 Liter Hubraum bezieht, so ergibt sich folgendes Bild: Die benötigte Kraftstoffmenge fällt mit der benötigten Drehzahl von etwa 45—65 mm³ auf 26—40 mm³. In diesem Streubereich lassen sich die Motoren verschiedenster Größe und Leistung und des verschiedensten Charakters unterbringen, nämlich ebenso der VW wie der Mercedes 300. Im Durchschnitt kann man bei der größten Füllung mit Werten um 40—50 und bei Höchstdrehzahl mit 35—40 mm³ rechnen.

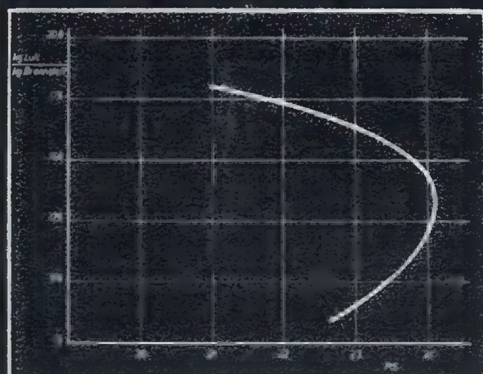
Der Unterdruck als Regelorgan

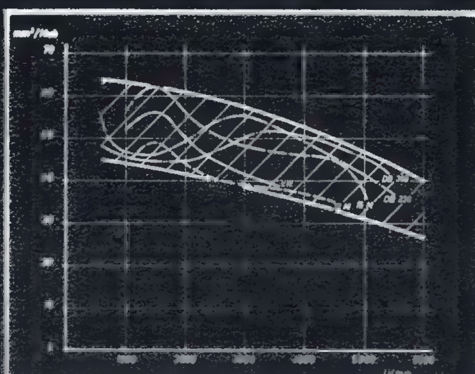
Muß der Vergaser einerseits die Füllungsverhältnisse des Motors von sich aus berücksichtigen, so muß andererseits auch der Wille des Fahrers Ausdruck finden, denn durch Änderung der vom Motor angesaugten Gemischmenge über das Gaspedal und die Drosselklappe soll ja die Leistung und Geschwindigkeit des Fahrzeugs reguliert werden können. Automatisch soll sich der Vergaser in seiner Kraftstofflieferung den verschiedensten Betriebsverhältnissen anpassen, und er tut das, wie die Erfahrung lehrt, dank ausgeklügelter Konstruktion recht vollkommen.

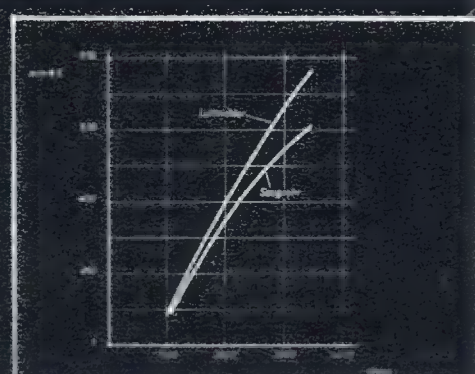
Als feinfühligstes Hilfsmittel — dessen sich nicht umsonst auch die Benzineinspritzung bedient! — hat sich dabei der vom Motor erzeugte Unterdruck erwiesen. Er saugt aus einer genau kalibrierten, feinen Öffnung, der Düse, eine bestimmte Kraftstoffmenge bzw. schon eine Luft-Kraftstoff-Emulsion (Mischrohr und Luftkorrekturdüse!) an. Die Höhe des hierfür bestimmenden Unterdrucks hängt nun einesteils von der Drehzahl des Motors, andererseits von der Stellung der Drosselklappe ab. Bei vollgeöffneter Drosselklappe werden die Unterdrücke in Saugrohr und Vergaser — sprich: Lufttrichter — einander ziemlich entsprechen bzw. allenfalls durch ihre verschiedenen Luftquerschnitte variieren; bei ganz geschlossener Drosselklappe werden sich bei hohen Drehzahlen im Saugrohr sehr hohe Unterdrücke (u. U. bis zu 7 Meter Wassersäule entsprechend 0,7 atü Unterdruck!) einstellen, während im Lufttrichter überhaupt kein Unterdruck auftritt.

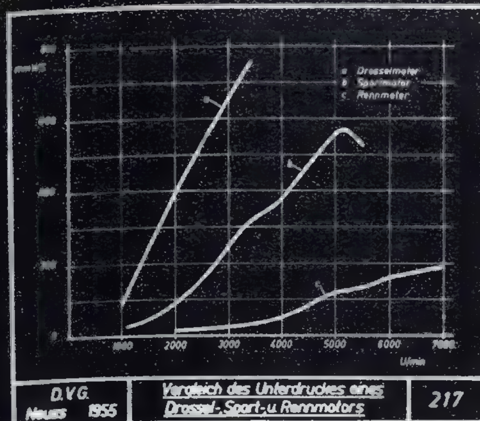
Praktisch geschlossene Drosselklappe hat man beispielsweise beim Leerlauf, so daß man für diesen Fall ein besonderes Leerlaufdüsensystem braucht, um das benötigte Kraftstoffquantum dem Vergaser entnehmen zu können. Man arbeitet hier übrigens mit ziemlich fettem Gemisch, um besseren Übergang vom Leerlauf- auf das Hauptdüsensystem zu erreichen, sofern das nicht zusätzlich auf andere Weise (Beipaßlöcher im Bezirk der Drosselklappe) geschieht. Um das für das Anlassen des Motors beim Starten besonders fette Gemisch zu erzielen (bei Temperaturen von —20° braucht man erfahrungsgemäß Mischungsverhältnisse von 2 kg Luft je kg Kraftstoff, um den Ausfall von Brennstoff in den kalten Ansaugwegen auszugleichen!), bedarf es ferner eines zusätzlichen Startersystems. Nähere Details müssen wir uns an dieser Stelle ersparen — es würde sonst aus diesem Aufsatz eine Broschüre.

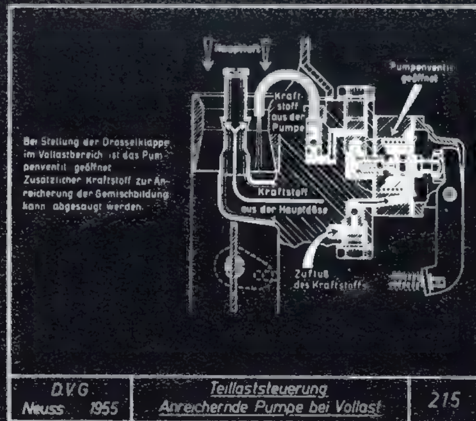
Links: Die Leistung eines Motors ist stark vom Mischungsverhältnis zwischen Luft und Kraftstoff abhängig. Beste Leistung erzielt man bei 12–14 Gewichtsteilen Luft je Gewichtsteil Brennstoff, im gezeigten Beispiel rd. 24 PS. Sowohl zu armes wie zu fettes Gemisch mindert die Leistung.
Mitte: Mit wachsender Drehzahl fällt die angesaugte Luftmenge ab (Füllungsverlust), und der Vergaser darf im oberen Drehzahlgebiet nur weniger Kraftstoff je Arbeitsspiel liefern, sonst würde das Gemisch zu fett. Bezieht man die pro Arbeitsspiel notwendige Kraftstoffmenge noch auf 1 Liter Hubraum, so liegen alle Motoren in dem hier gezeigten Verbrauchsfeld.
Rechts: Die Unterdrücke in Saugrohr und Lufttrichter wachsen bei voll geöffneter Drosselklappe mit der Drehzahl ungefähr gleichmäßig an. Der Unterschied ist lediglich durch die verschiedenen Weiten von Saugrohr und Lufttrichter bedingt. Beide Unterdrücke sind in diesem gezeigten Fall relativ hoch (enge Ansaugwege).

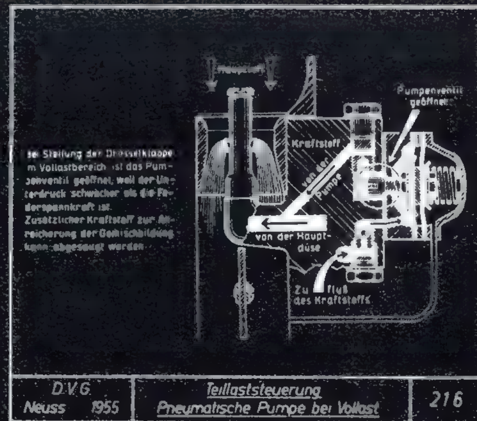












Links: Der Unterdruck im Lufttrichter, der für das Ansprechen der Düsensysteme entscheidend ist, wächst je nach Motorcharakteristik steiler (Drosselmotor mit engen Luftwegen) oder flacher an (Rennmotor mit weiten Luftwegen im Interesse guter Füllung bei hoher Drehzahl).
Mitte: Die Beschleunigerpumpe dient beim modernen Vergaser auch der Anreicherung des Gemisches im Vollastbezirk. Im hier gezeigten Fall handelt es sich um eine mechanische, direkt vom Gasgestänge aus betätigte Membranpumpe.
Rechts: Dies das Schema einer pneumatischen Beschleunigerpumpe, die ebenfalls bei Vollast das Gemisch anreichert. Hier sorgt jedoch der Unterdruck im Saugrohr bzw. hinter der Drosselklappe für das Ansprechen der Pumpe.

Jedenfalls ist der Unterdruck im Saugrohr und Lufttrichter die Regelgröße, von der der Vergaserbauer auszugehen hat. Seine absolute Höhe hängt bei offener Drosselklappe sowohl von der Motordrehzahl als auch vom verfügbaren Querschnitt ab — beim Saugrohr von dessen engstem Durchmesser, beim Vergaser vom Lufttrichter. Gewisse Gasschwingungen in den Ansaugwegen, hervorgerufen durch das Wechselspiel benachbarter Zylinder (Zündfolge, Ventilüberschneidung etc.), überlagern sich, so daß die Unterdrücke in der Praxis leider nur selten einen schönen, regelmäßigen Verlauf über der Drehzahl ergeben. Es ist klar, daß sich das zunächst in Unregelmäßigkeiten des Mischungsverhältnisses zwischen Luft und Kraftstoff ausdrücken muß und hier der Vergaserkonstrukteur große Sorgen hat. Ursächlich hängen hiermit beispielsweise die (meist sehr eng begrenzten) Klingelbereiche moderner Zweitaktmotoren zusammen. Dieser Sorgen ist jedoch der Konstrukteur einer Benzineinspritzanlage nicht enthoben, denn auch er reguliert ja das Mischungsverhältnis über den Unterdruck. Am günstigsten ist in dieser Beziehung stets der niedrig belastete, verhältnismäßig niedrigtourende Drosselmotor (Musterbeispiel VW!). Andererseits resultiert hieraus, wie eng die Entwicklung eines geeigneten Vergasers Hand in Hand mit der Entwicklung des Motors selbst zu gehen hat. Die Zeiten, wo sich der Laie eigene Einstellungarbeiten am Vergaser leisten darf, ohne mehr schlecht als gut zu machen, sind vorbei; hier kann nur noch der exakt messende Fachmann Hand anlegen, und auch er muß Vor- und Nachteile sorgsam gegeneinander abwägen.

Aus Gründen der Vorsicht (Abstellen des Fahrzeugs am Berg etc.) liegt das Niveau des Brennstoffs, wie es durch den Vergaserschwimmer bestimmt ist, um ca. 5 bis 6 mm tiefer als der Düsenaustritt, so daß der Unterdruck zunächst so stark anwachsen muß, daß diese Differenz überwunden wird. Das Vermischen des Kraftstoffs mit Luft im Mischrohr und in der Luftkorrekturdüse erleichtert das, bewirkt aber zugleich auch die Anpassung der Kraftstofflieferung an den Füllungsabfall bei höheren Drehzahlen. Leider gibt es nun beim Kraftfahrzeugmotor nur äußerst selten kontinuierliche Betriebszustände, vielmehr wechseln Leerlauf, Teil- und Vollast sehr schnell. Um die Übergangszustände schnell und reibungslos zu überbrücken, bedarf es geeigneter Maßnahmen. Beispielsweise sinkt bei plötzlichem Gasgeben bzw. Aufreißen der Drosselklappe der Unterdruck im Vergaser schlagartig ab, und die Kraftstofflieferung würde unterbunden, wenn nicht künstlich Brennstoff zugeschleust würde, was mit Hilfe der Beschleunigerpumpe geschieht. Man kennt hier Membran- und Kolbenpumpen, die — mechanisch vom Gasgestänge her betätigt oder per Unterdruck — Brennstoff über ein Einspritzrohr in den Lufttrichter schleudern.

Auch das sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt; doch sei darauf hingewiesen, daß dieselbe Vorrichtung im modernen Vergaser auch sonst der zusätzlichen Anreicherung des Gemisches dienen kann, wo es notwendig erscheint. Schon weiter oben wurde gesagt, daß ein armes Gemisch, wie man es sich im Interesse kleinen Kraftstoffbedarfs an sich wünscht, große Gefahren für die Motorbauteile heraufbeschwört. Das ist insbesondere bei Vollast der Fall, ist jedoch bei Teillast weniger kritisch, so daß man dort gern mit Mischungsverhältnissen an der oberen Grenze (etwa 17,5 kg/kg) arbeitet. Hier gibt es nun grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

1. Von Haus aus arme Einstellung des Vergasers mit zusätzlicher Gemischanreicherung bei Vollast oder
2. reiche Einstellung mit zusätzlicher Abmagerung bei Teillast.

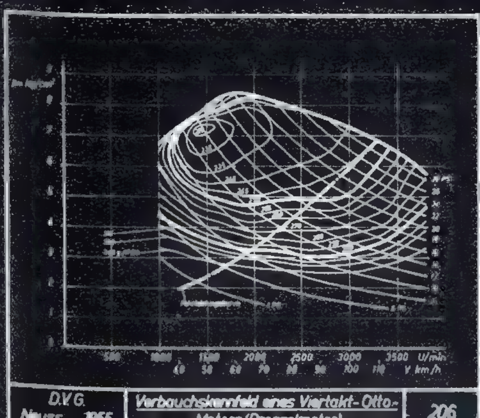
Die erste Lösung ist die baulich einfachere und deshalb gebräuchlichere; sie bedient sich der Beschleunigerpumpe, die ebenso rein mechanisch vom Gasgestänge aus wie über eine Membran pneumatisch zum Einsatz gebracht werden kann (Entnahme des Unterdrucks aus dem Saugrohr).

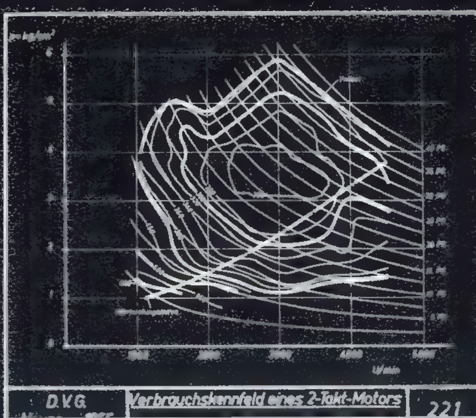
Das Verbrauchskennfeld

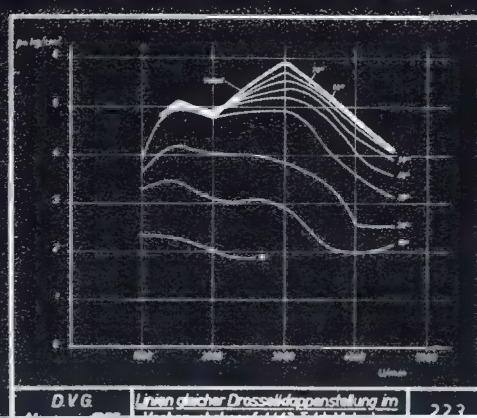
Wie diffizil die Zusammenhänge zwischen Motor und Vergaser und sogar Fahrzeug sind, läßt am besten das sog. Verbrauchskennfeld eines Motors erkennen. Als erstes Beispiel sei das Kennfeld des VW-Motors herangezogen, wobei es sich um einen sehr ausgewogenen Drosselmotor handelt. Das für den Nichtfachmann zunächst unübersichtliche Strichgewirre muß kurz erklärt werden (vergl. hierzu auch unseren seinerzeitigen Aufsatz „Der Teillastverbrauch" in Heft 9/55, Seite 9). Die eiförmigen Kurvenzüge stellen über der Motordrehzahl die spezifischen Verbräuche gleicher Höhe dar. Sie sind zwischen 228 und 340 g/PSh erfaßt. So ist beispielsweise das Gebiet des geringsten Verbrauchs mit etwas unter 228 g/PSh bei rund 1500 Touren gegeben, wobei ein effektiver Kolbenmitteldruck von etwas über 7 kg/cm² vorhanden ist. Die obere (stark ausgezogene) Grenze bildet die Kurve der maximalen Kolbendrücke bei Vollast (voll offene Drosselklappe), die zugleich ein Spiegelbild des Verlaufs des Motordrehmoments über der Motordrehzahl darstellt. Von links oben nach rechts unten verlaufen die Hyperbeln konstanter Motorleistung; sie sind zwischen 4 und 28 PS erfaßt. Von links unten nach rechts oben erstreckt sich die (strichpunktierte) Linie der Fahrwiderstandskurve; sie ist in kg/cm² ausgedrückt und kann von der Fahrgeschwindigkeit (4. Gang) aus gewertet werden (siehe Angaben in km/h unter der Drehzahlabszisse).

Aus diesem Verbrauchskennfeld kann man nun interessante Dinge ableiten. Nehmen wir beispielsweise die Fahrgeschwindigkeit von 80 km/st an. Sie entspricht ca. 2400 U/min des Motors. Der Schnittpunkt der Fahrleistungskurve mit den Verbrauchslinien zeigt, daß man in der Ebene bei 80 km/st mit einem spezifischen Verbrauch von ca. 260 g/PSh rechnen muß; der Schnitt mit den Motorleistungskurven ergibt eine erforderliche

Links: Das Verbrauchskennfeld eines ausgesprochenen Viertakter-Drosselmotors, nämlich des 30 PS-VW. Die einzelnen Linienzüge sind im Text ausführlich erklärt.
Mitte: Dem gegenüber das Verbrauchskennfeld eines modernen Zweitakters von 38 PS Nennleistung. Zu beachten ist die völlig andere Lage der Kurven gleichen spezifischen Verbrauchs und der „Einbruch" in der Volllastlinie bei 2000 Touren.
Rechts: Beim gleichen Zweitaktmotor wurde untersucht, wie die Drosselklappenöffnung den Mitteldruck bzw. das Drehmoment beeinflußt. Wer über zu hohen Verbrauch beim Zweitakter klagt, kann aus diesem Diagramm und seiner Erklärung im Text einiges lernen.







Leistung von ungefähr 14 PS. Da der Motor ja maximal 30 PS leistet, bedeutet das, daß man bei 80 km/st in der Ebene mit ca. 50%iger Volllast, also im ausgesprochenen Teillastgebiet fährt, was für den Verbrauch ungünstiger zu sein pflegt als der Vollastbetrieb. Unter 245 g/PSh kann man in der Ebene überhaupt nie kommen, weil die Fahrleistungskurve in kein niedrigeres Verbrauchsfeld vorstößt. Dazu bedarf es schon des Beschleunigens oder der Bergfahrt. Durch Änderung der Übersetzungsverhältnisse an Hinterachse und Motor verlagert sich die Fahrleistungskurve im Kennfeld; es liegt also auf der Hand, wie sehr solche Maßnahmen auch den Teillastverbrauch beeinflussen müssen. Um so mehr muß die Abstimmung des Vergasers zusammen mit dem gesamten Fahrzeug durchgeführt werden, um in der Praxis befriedigende Verhältnisse zu erzielen.

Interessant ist weiter eine Betrachtung darüber, wie sich der spezifische Verbrauch bei angenommener konstanter Leistung verhält. Folgt man beispielsweise der 14 PS-Linie von rechts nach links, so stellt man bei 3600 Touren einen Verbrauch von 240, bei 1500 Touren aber nur von 228 g/PSh fest. Das zeigt einmal mehr den Einfluß von Voll- und Teillast, denn um bei 1500 U/min 14 PS zu erreichen, braucht man 7 kg/cm², bei 3600 U/min aber nur 3 kg/cm², während an sich 6 kg/cm² verfügbar wären. Daraus läßt sich lernen, wie wichtig für den Verbrauch gerade die vergasermäßige Beherrschung des Teillastgebietes ist. Dabei ist freilich zu bedenken, daß es sich hier um die spezifischen Verbräuche handelt, während der effektive Verbrauch je Zeiteinheit sich als Produkt aus spezifischem Verbrauch und Leistung ergibt. Beschleunigen und Bergfahrt — also die Betriebszustände oberhalb der Fahrleistungskurve (diese gilt für die Ebene!) — erfordern mehr PS, so daß der wirkliche Verbrauch in diesen Betriebszuständen höher ist als in der Ebene. Daran ändert das Zurückschalten nichts — im Gegenteil: Man stößt dann erst recht in das Teillastgebiet vor.

Wenigstens gilt das für den Viertakter. Nimmt man zum Vergleich das Verbrauchskennfeld eines Zweitaktmotors heran, so zeigen sich wesentliche Unterschiede. Zunächst erstrecken sich die spezifischen Verbräuche von 260 bis 600 g/PSh. Die Verbrauchskurven zeichnen sich ferner durch etwas andere Lage aus (Symmetrieachse der Felder etwa von links oben nach rechts unten, im Gegensatz zum Viertakter!), die in mancher Hinsicht günstiger ist. Folgen wir nämlich der 15 PS-Linie von rechts nach links, dann stellen wir fest, daß sowohl bei 4000 als auch bei 1500 Touren der spezifische Verbrauch ungefähr 320 g/PSh beträgt. Man weiß aus der Praxis, daß Zurückschalten sparsameres Fahren zur Folge hat als stures Stehenlassen von Gas, beispielsweise im direkten Gang. Der niedrigste spezifische Verbrauch findet sich weder bei Vollast noch in niedrigen Drehzahlen, sondern in gegebenem Beispiel bei ungefähr 3000 U/min und 3,5 kg/cm² Mitteldruck (beim vorangegangenen Beispiel bei 1500 U/min und 7 kg/cm²). Dafür zeigt dasselbe Kennfeld eine Unart der meisten Zweitakter: Die Mitteldruckkurve für Vollast weist bei 2000 Touren einen „Einbruch" auf, der auf die Unterdruckverhältnisse des Motors (Gasschwingungen!) zurückzuführen, auf jeden Fall aber für den Vergaserkonstrukteur sehr unangenehm ist, weil sich ähnliche Unregelmäßigkeiten über das gesamte Verbrauchskennfeld hin ausdehnen. Etwas Ähnliches ist übrigens im Bereich kleinerer Mitteldrücke bei 4000 U/min zu erkennen. Abhilfe kann nur dadurch geschaffen werden, daß das gesamte Gasschwingungssystem „Ansaugfilter / Ansaugwege / Kurbelgehäuse / Überströmwege / Auspuffsystem" in zäher Versuchsarbeit beeinflußt wird.

Verfolgt man die Unterdruckverhältnisse im Zweitakter weiter, so zeigt sich, daß die Motorleistung im unteren Drehzahlbereich kaum mehr von der Drosselklappenstellung abhängt. Im gezeigten Fall war Vollleistung bereits bei 50° Drosselklappenöffnung vorhanden und nahm u. U. bei noch mehr geschlossener Drosselklappe sogar noch zu! Für die Praxis folgt daraus ganz klar, wie gefährlich das Gaspedal beim Zweitakter den Verbrauch beeinflußt, und bekanntlich streuen die Verbräuche in der Fahrweise nirgends so stark wie gerade hier. Dies allen jenen ins Stammbuch, die die Schuld an zu hohem Verbrauch nicht bei sich selbst, sondern *nur* beim Zweitaktmotor suchen!

Um das Gesagte zu erhärten, sei noch ein Bild beigegeben, das die Abhängigkeit des Mitteldruckes bzw. des Motordrehmoments von der Drosselklappenstellung widerspiegelt. Man erkennt klar, daß unterhalb 2000 Touren eine größere Öffnung der Drosselklappe als 30° überhaupt nichts mehr bringt. Bei 2000 U/min liegt die Vollastkurve (Drosselklappe voll offen) sogar niedriger als bei nur 40° Öffnung! Ab 3500 Touren nach oben hin ist der Gewinn bei mehr als 60° Öffnung vernachlässigbar. Vollgas bringt hier wie unterhalb 2000 Touren nur Mehrverbrauch ohne nennenswerten Leistungsgewinn.

(Fortsetzung nächstes Heft)

Mit drei Alfa Romeo-Limousinen auf Probefahrt

Aus den verschiedensten Gründen ist die Marke Alfa Romeo in Deutschland zwar hervorragend beleumundet, aber dennoch nur wenig eingeführt. Das schwach ausgebaute Händler- und Kundendienstnetz darf hierfür als ein Grund angesehen werden, ferner vor allem die Tatsache, daß die Alfa Romeo unbeschadet einer kürzlich erfolgten Preisherabsetzung verhältnismäßig sehr teuer verkauft werden. Die große wie die kleine Limousine müßten rund 3000 DM billiger sein, denn, den Liebhaberwert mit eingerechnet, dürfte die Giulietta nicht mehr kosten als beispielsweise die Isabella TS, und der 1900 Super etwa so viel wie ein Mercedes 220. Dennoch hielten wir es für nützlich, uns an Hand einiger Probefahrten darüber zu informieren, welche Maßstäbe heute die italienische Automobilindustrie an ihre Gebrauchswagen der anspruchsvolleren Mittelklasse anlegt. Auch auf der südlichen Halbinsel herrscht gerade in dieser Kategorie ein harter Wettbewerb: Giulietta und 1900 Super konkurrieren dort nämlich nicht nur mit den etwa gleich teueren Lancia-Appia und -Aurelia, sondern auch mit den zwar weniger leistungsfähigen, dafür jedoch viel billigeren und wirtschaftlicheren Fiat 1100, 1400 und 1900. Indes ist die Lage dort ähnlich wie auf dem deutschen Markt: Fiat ist für den italienischen Autokäufer ungefähr das gleiche wie Volkswagen oder Opel für den deutschen, während Alfa Romeo und Lancia sinngemäß etwa Mercedes-Benz oder BMW gleichzusetzen sind. Nachdem solcherart gewissermaßen die Basis für eine objektive Beurteilung der drei Alfa Romeo-Limousinen Giulietta, 1900 Super und 1900 TI gewonnen ist, dürften die nachstehenden Eindrücke von unseren kurzen Probefahrten ins rechte Licht gerückt sein.

Oben: Alfa Romeo 1900 Super,
unten: Alfa Romeo Giulietta.



Auffälligstes und erfreulichstes Merkmal sowohl des großen als auch des kleinen Modells sind deren überlegene Fahreigenschaften, die so gut sind, daß sie nahezu den diesbezüglichen Standard moderner französischer Personenwagen erreichen. Insofern traf es sich günstig, daß unsere Probefahrten überwiegend bei Regen stattfanden, denn so sahen wir, daß diese Alfas auch bei hohen Geschwindigkeiten selbst auf nassem Basaltpflaster eine Rutsch- und Kurvensicherheit besitzen, wie man sie normalerweise bei keinem deutschen Tourenwagenmodell erwarten kann. Erkauft wird dies allerdings durch eine sehr harte Federung, indes macht man hier vernünftigerweise eher Abstriche beim Fahrkomfort als an der Fahrsicherheit. Im übrigen ist die Technik heute durchaus in der Lage, trotz weicher Federung auch für sichere Fahreigenschaften zu sorgen, denn längst schließt eins nicht mehr das andere aus. Freilich wissen dies bisher die wenigsten Autofahrer, und allem Anschein nach ist es selbst in der Automobilindustrie noch weitgehend unbekannt. Auch der Hinweis auf die bei Alfa Romeo ziemlich aufwändige Fahrwerkskonstruktion sticht nicht, denn man kennt ja inzwischen Wagen, bei denen der gleiche Effekt mit erstaunlich einfachen Mitteln erreicht wurde. Bekanntlich spielen hier auch die Reifen eine wichtige Rolle: Zwei der Probefahrtwagen waren mit Michelin X, einer mit Pirelli bestückt.

Bis dato hatten wir noch kein Fahrzeug dieser Größenordnung kennengelernt, das sich derart handlich lenken läßt wie der Alfa 1900. Besonders im dichten Stadtverkehr wirkt sich das aus, denn da läßt er sich fast wie ein Kleinauto herummanövrieren, unvergleichlich anders jedenfalls, als man es gemeinhin von einem Zweiliterwagen gewöhnt ist. Zurückführen darf man diesen Eindruck wohl vornehmlich auf die ziemlich direkt untersetzte, exakt ansprechende Lenkung, denn leichtgängig ist sie nicht einmal und selbst die Wendigkeit (Wendekreis 11,5 Meter) dürfte ruhig eine bessere sein. Nur 2³/₄mal dreht man das mit 420 mm ∅ genau richtige Zweispeichenlenkrad für den vollen Radeinschlag von einer zur anderen Seite. Leichtgängiger dürfte wohl auch die Schaltung des bis zum I. Gang herunter vollsynchronisierten Vierganggetriebes sein, und ebenso braucht man für die Bedienung von Bremse und Kupplung viel Kraft. Die Wirksamkeit der ersteren ist jedoch beispielhaft und derjenigen bei vergleichbaren deutschen Wagen deutlich überlegen. Allerdings hat der Alfa 1900 noch 16 Zoll-Felgen!

Ist also solcherart dieses größere Modell ein ausgesprochen „männliches" Auto, so erfordert demgegenüber die Bedienung der kleinen Giulietta durchweg so wenig Kraft, daß man sie auch einem schwachen Weibe unbedenklich anvertrauen kann. Sie ist als Wagen für die Dame sogar besonders geeignet, denn sie stellt an das Fahrkönnen denkbar geringe Ansprüche. Auch die Giulietta verfügt über die gleichen ausgezeichneten Fahrwerksqualitäten wie der 1900, eine ebenfalls mit diesem übereinstimmende Lenkungscharakteristik bei allerdings besserer Wendigkeit (Wendekreis 10 Meter) und auch hier eine — ohne sonderlichen Kraftaufwand — hervorragende Wirksamkeit der Bremsen.

In einem bemerkenswerten Gegensatz zur Güte des Fahrwerks steht freilich die Tatsache, daß man bei Alfa Romeo noch nie etwas von „innerer Sicherheit" gehört zu haben scheint. Nun würden wir dies dem 1900 weniger ankreiden, denn man muß bei seiner Betrachtung bedenken, daß er bereits seit dem Jahre 1950 gebaut wird. Als er erschien, rühmten deutsche Autozeitungen noch die zeitlose Schönheit eines 170 V und den 170 S als vorläufige Krönung der Kraftfahrzeugtechnik. Während diese inzwischen längst überholt sind, ist der Alfa 1900 immer noch ein durchaus modernes Automobil von ansehnlicher Form und beachtlichen, ja teilweise überlegenen technischen Qualitäten.

Was uns beim 1900 bezüglich der inneren Sicherheit stört, ist vor allem die nicht mehr zeitgemäße Gestaltung des Armaturenbretts, die Hartglas-Windschutzscheibe (Visurit), die schlecht ausgelegten Scheibenwischer, die zwar gut im Blickfeld liegenden, aber infolge ungeeigneter Beschriftung miserabel ablesbaren Instrumente, die tief im Kühlergrill angeordneten Luftzuführungen für die Heizung u. ä. Bei der Giulietta ist manches bereits etwas besser, denn sie hat wenigstens vernünftige Scheibenwischer und die inneren Türdrücker öffnen nicht mehr verkehrt, aber das Armaturenbrett (mit mehreren, über die gesamte Breite durchlaufenden Kanten) ist einfach ein Ding der Unmöglichkeit, ganz abgesehen davon, daß gerade hier die teilweise recht lieblose Verarbeitung des Wagens geradezu ins Auge springt.

Überhaupt fiel uns bei beiden Modellen auf, daß sie weder verarbeitungs- noch ausstattungsmäßig so beschaffen sind, wie man es eigentlich von verhältnismäßig so teueren Wagen ohne weiteres erwartet. Wenn sie der Preis nämlich schon als Luxuswagen ausweist, dann setzt man von vornherein viel voraus und ist enttäuscht, teilweise nicht einmal normale Ansprüche erfüllt zu sehen.

Beide Modelle müssen als bequeme Viersitzer betrachtet werden, wobei übrigens der 1900 geräumiger ist, als er von außen aussieht. Die Ellbogenbreite beträgt bei ihm 1370 mm vorn und 1340 mm hinten, das ist mehr als beim 15 M und weniger als bei der Isabella oder beim Mercedes 180. Fußraum und Kopffreiheit entsprechen ungefähr den letzteren. Die Giulietta (Ellbogenbreite vorn 1330, hinten 1310 mm) ist ebenfalls etwas geräumiger als der 15 M. Beide Alfas sind viertürig, wobei der Einstieg zu den Vordersitzen gut, zu den hinteren Sitzen etwas beengt ist. Die rechte Vordertür ist weder beim großen noch beim kleinen Modell von außen schließbar. Beim 1900 können auch die vorderen Türfenster nicht voll versenkt werden, beim 1300 ist dies möglich. Dafür liegen beim letzteren die Fensterkurbeln etwas ungeschickt, und schwergängig sind sie bei beiden.

Wagen, die den klangvollen Namen Alfa Romeo tragen, sind in allererster Linie zu außergewöhnlichen Fahrleistungen verpflichtet. Man kann sagen, daß in dieser Beziehung sowohl die Giulietta als auch die 1900er ihrem Namen Ehre machen.

Die kleine Limousine hatte nur wenig über 100 km auf dem Zähler, als unseretwegen eine rote Nummer drangehängt wurde. Dennoch erreichten wir auf Anhieb damit eine Höchstgeschwindigkeit von 136 km/st (150 auf dem 10% voreilenden Tachometer), so daß man der Versicherung wohl Glauben schenken darf, die Giulietten würden durchweg schneller sein als es der Prospekt (135 km/st) bescheidenerweise verspricht. Er ist aber mit seinem 1,3 Liter-Motorchen nicht nur schneller als der doch wirklich sehr flinke Taunus 15 M, er übertrifft sogar trotz seines verhältnismäßig gar nicht so niedrigen Leistungsgewichts (19 kg/PS) diesen oder die normale Isabella in der Beschleunigung, wobei er bis zu etwa 100 km/st selbst eine Isabella TS zu halten vermag. Unser ganz neuer, nicht eingefahrener Wagen brauchte nur 15 bzw. 32 Sekunden, um aus dem Stand auf 90 bzw. 120 km/st zu kommen. Dabei kann man den II. Gang bis etwa 80, den dritten bis fast 120 km/st ausfahren, während es andererseits für die Elastizität der übrigens im Verhältnis zu ihrer Leistung bemerkenswert ruhigen Maschine zeugt, daß man im II. noch ruckfrei mit 15, im IV. mit 20 km/st fahren kann.

Mit der 1900 Super-Limousine gingen wir vorsichtiger um, denn auch sie war ganz neu, im Gegensatz zur Giulietta merkte man jedoch ihrem Motor an, daß er noch sehr des Einfahrens bedurfte. Nun ist der Alfa 1900 zwar insgesamt ein etwas harter und lauter Wagen, dennoch waren wir davon überrascht, wie ruhig der Motor des „zahmen" 1900 Super lief. Wir konzentrierten uns indes mehr auf den dritten Probefahrtwagen, eine 1900 Super-TI-Limousine, weil diese mit rund 6000 km auf dem Zähler als voll eingefahren anzusehen war. Des Regens und des Verkehrs wegen freilich konnten wir die Höchstgeschwindigkeit nicht genau feststellen, die katalogmäßigen 180 km/st aber erreichte er offensichtlich nur auf dem bei Höchstgeschwindigkeit rund 7% voreilenden Tachometer. Nun sind auch knappe 170 km/st für eine ausgewachsene Tourenlimousine höchst beachtlich, zumal seine Beschleunigung bis oben hin (0 auf 90 km/st in 12, auf 120 km/st in 21 und auf 160 km/st in 35 Sekunden) jener des Mercedes 190 SL, immerhin eines niedrigen Sportzweisitzers, entspricht. Um aber auch für den normalen 1900 Super eine Vergleichsbasis zu geben: seine Fahrleistungen stimmen ungefähr mit denen des Mercedes 220 überein. Daß der TI ein recht vernehmbares, jedoch durchaus nicht lästiges Motorengeräusch verursacht, wird ihm wohl niemand übelnehmen. Und wenn wir einleitend die Alfas als zu teuer bezeichneten, so gilt dies ausgerechnet für die poussierte TI-Limousine am wenigsten, wenn man etwa den Preis des 190 SL damit vergleicht.

Ebenso wie diesen darf man aber wohl auch einen Alfa Romeo nicht nach dem Preis einstufen. Bei derartigen Autos sind es gerade jene zahlen- oder wertmäßig unbestimmbaren Eigenschaften, derentwegen sie von Liebhabern gekauft werden. Und insofern ist es vielleicht falsch gewesen, über diese Probefahrten einen ganz nüchtern kritisierender Tester berichten zu lassen. Zumal einen, dem auch ein hehrer Name nicht unbedingt heilig ist! *Werner Oswald*

ALFA ROMEO 1900 SUPER

Motor: 4 Zylinder, Bohrung × Hub 84,5 × 88 mm, Hubraum 1975 ccm, Verdichtung 1:7,5, Leistung 90 PS bei 5200 U/min, max. Drehmoment 14,3 mkg bei 3500 U/min, schräg hängende Ventile, 2 obenliegende Nockenwellen (Kette), Pumpenkühlung (Wasserinhalt 10,5 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 6 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, 1 Fallstromvergaser Solex 40 PAI, mechanische Benzinpumpe, 53 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 38 Amp.st. (im Motorraum), 200 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung 15,2 m/s, bei 100 km/st. (3200 U/min) 9,4 m/s.

Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 3,28, II. 2,19, III. 1,49, IV. 1,0, Rückwärts 3,61, Hinterachse 4,10 (auf Wunsch 4,55), Hypoid-Achsantrieb.

Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern und Kurvenstabilisator, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Längsschubarmen und Stabilisatordreieck, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Girling-Bremsen (vorn 2 Primärbacken), Bremsfläche 1400 cm², mechanische Handbremse auf Hinterräder, Reifen 165 × 400.

Allgemeine Zahlen: Radstand 2630 mm, Spur 1320/1320 mm, Bodenfreiheit 170 mm, Außenmaße 4440 × 1600 × 1490 mm, Wendekreis 11,5 Meter, Gewicht 1140 kg, Leistungsgewicht 12,7 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 160 km/st, Kraftstoffverbrauch etwa 10,5 bis 12,5 Liter/100 km.

ALFA ROMEO 1900 SUPER TI

Abweichende Daten: Verdichtung 1:8, Leistung 115 PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 16 mkg bei 3700 U/min, 2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 40 PII, 80 Liter-Tank, Leistungsgewicht 9,9 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 180 km/st, Kraftstoffverbrauch etwa 12,5 bis 14,5 Liter/100 km.

ALFA ROMEO GIULIETTA

Motor: 4 Zylinder, Bohrung × Hub 74 × 75 mm, Hubraum 1290 ccm, Verdichtung 1:7,5, Leistung 50 PS bei 5200 U/min, max. Drehmoment 9,5 mkg bei 3000 U/min, schräg hängende Ventile, 2 obenliegende Nockenwellen (Kette), Pumpenkühlung (Wasserinhalt 6 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, 1 Fallstromvergaser Solex 32 PAIAT, elektrische Benzinpumpe, 53 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 30 Amp.st, 200 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung 13 m/s, bei 100 km/st (3700 U/min) 9,3 m/s.

Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 3,60, II. 2,11, II. 1,36, IV. 1,0, Rückwärts 3,37, Hinterachse 4,55, Hypoid-Achsantrieb.

Fahrwerk: Plattformrahmen mit Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern schrägen Schraubenfedern und Kurvenstabilisator, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Längsschubarmen und Stabilisatordreieck, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Lenkung mit Schnecke und Lenkfinger, hydraulische Girling-Bremsen (vorn 2 Primärbacken), Bremsfläche 900 cm², mechanische Handbremse auf Hinterräder, Reifen 155 × 15.

Allgemeine Zahlen: Radstand 2380 mm, Spur 1276/1270 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Außenmaße 3990 × 1550 × 1460 mm, Wendekreis 10 Meter, Gewicht 950 kg, Leistungsgewicht 19 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 135 km/st, Kraftstoffverbrauch etwa 8,5 bis 10 Liter/100 km.

PREISE

Giulietta Limousine viertürig	DM 10 980.—
1900 Super Limousine viertürig	DM 15 500.—
1900 Super Primavera zweitürig	DM 18 500.—
1900 Super TI Limousine viertürig .	DM 17 950.—
alle Modelle zuzüglich	
Heizung	DM 280.—
Transportkosten	DM 380.—

Generalimporteur: Auto-König, München, Von-der-Tann-Straße 4—5

Unser Test: MERCEDES-BENZ 190

Tradition ist zwar stets eine Garantie für Qualität, nicht immer aber auch eine Gewähr für fortschrittlichen Geist, denn allzu groß ist die Gefahr, in den bewährten Lösungen zu erstarren und unsicheres technisches Neuland zu meiden. Besonders schwer haben es die traditionsverbundenen Firmen der Automobilindustrie, denn ihre Erzeugnisse tragen einmal die Bürde eines sehr verpflichtenden Namens, müssen aber andererseits den Erfordernissen des modernen Marktes und damit dem jüngsten Stand der technischen Entwicklung genügen, von modischen Bedingungen ganz abgesehen. Weder technischer Stillstand noch das Vorschnellen zu extremen Lösungen sind das Richtige — es gilt den rechten Mittelweg zu finden. Somit wird die Entwicklung gerade bei traditionsgebundenen Firmen nicht revolutionär, sondern kontinuierlich (aber beharrlich) vorangetrieben werden. Die einzelnen Entwicklungsstufen sind vielleicht nicht einmal klar erkenntlich, summieren sich aber in ihrer Wirkung und werden erst dann so recht deutlich, wenn man das heute Erreichte mit dem vergleicht, was das Ursprungsmodell vor Jahren einmal zu bieten vermochte.

Die Firma Daimler-Benz macht im Reigen der hier angesprochenen Werke als älteste Automobilfirma der Welt keine Ausnahme. Wen die nahezu senkrecht stehenden Kühlerattrappen ihrer Personenwagen als Attribut der Traditionsgebundenheit stören, möge einmal einen Blick in das Patentgut der Untertürkheimer tun, um zu erkennen, wie aufgeschlossen man neuen und sogar revolutionären Gedanken gegenübersteht. Aber der Reifeprozeß ist langsam und erfordert seine Zeit — es muß wachsen, was gesund sein soll. Daß dieses Wachstum nicht allzu zögernd vorangehe, dafür sorgt schon die Rasanz der Entwicklung an sich (auch die Konkurrenz).

Wenn ich oben sagte, daß das im Laufe der Jahre an beharrlicher Arbeit Geleistete aus einem Vergleich des Ausgangs- mit dem heutigen Wagenmodell hervorgeht, so ist das auch im Falle des Mercedes 190 der Fall, ja, der 190 reizt in seiner — das darf ich getrost sagen — heutigen Vollkommenheit förmlich zu einem solchen Vergleich. Stammvater ist ureigentlich der Typ 170 des Jahres 1932, ein damals schon in vielen Details bahnbrechender Wagen, nicht allein seiner serienmäßigen Vollschwingachs-Radaufhängung wegen. Die 1680 ccm große und 32 PS bei 3200 Touren leistende Sechszylindermaschine hatte 65 mm Bohrung, 85 mm Hub, Vertikalvergaser, Seitensteuerung und 5,75:1 Verdichtung, die heutige Vierzylindermaschine hat dagegen bei 1897 ccm Hubraum (mit 85 mm Bohrung und 83,6 mm Hub überquadratisch), mit Fallstrom-Registervergaser, 7,5:1 Verdichtung und mit obenliegender Nockenwelle 75 PS bei 4600 Touren. Der Kastenprofil-Niederrahmen wich dem X-Rahmen und schließlich der Rahmen-Boden-Anlage, aus der Querfederaufhängung der Vorderräder wurde die Querlenker-Aufhängung am Fahrschemel mit zusätzlicher horizontaler Nachgiebigkeit, aus der Pendelachse die Eingelenkachse mit tiefem Drehpunkt und Hypoidantrieb, aus der Schneckenlenkung die Kugelumlauflenkung; die hintere Sitzreihe rückte zwischen die Achsen, die senkrechten Linien des Kühlers, der Windschutzscheibe und des Hecks wurden schräg, Kotflügel und Trittbretter verschwanden — geblieben ist eigentlich nur die annähernd vertikale Kühlermaske, die bei den Sportwagen, den Lastwagen (!) und den Omnibussen des Hauses Daimler-Benz auch schon der Vergangenheit angehört. Noch schlagender sind die Leistungsdaten: Einst 90 km/st, heute 140 km/st Spitze; Beschleunigungszeit von 10 auf 80 km/st einst 28, heute 12,5 sec. Und geblieben ist auch das Wahrzeichen — der Mercedesstern.

Der Durchbruch zur modischen Pontonkarosserie erfolgte mit der Einführung des 180, und sie ist wahrlich ein Markstein in der Geschichte des Hauses Daimler-Benz, brachte sie doch zugleich die Rahmen-Boden-Anlage, also eine Art selbsttragender Karosserie, und den Fahrschemel. Die Maschine des bisherigen 170er-Typen von 52 PS wurde übernommen und gestattete jetzt dank des etwas geringeren Gewichtes des 180 (1150 gegen 1260 kg) und der günstigeren Form höhere Endgeschwindigkeit (126 gegen 120 km/st), bessere Steigfähigkeit (8 gegen 6,5% im direkten Gang) und geringeren Normverbrauch (8,7 gegen 9,7 l/100 km). Inzwischen waren aber die obengesteuerten Schnelläufermotoren der Typen 220 und 300 zur Reife entwickelt worden, so daß sich daneben der 1767 ccm-Motor des 180 etwas seltsam ausnahm, war er doch neben dem Ford 12 M — Vierzylinder der einzige seitengesteuerte Motor des deutschen Marktes geblieben. Der Zug zu höherer Motoren- und Fahrleistung war überall so unverkennbar, daß es nur eine Frage der Zeit schien, wann auch der „kleinste" Mercedes-Wagen mit stärkerer Maschine ausgerüstet werden würde. Daß eine solche Maschine der konstruktiven Grundtendenz der Sechszylindermotoren folgen würde, war eigentlich auch klar, um so mehr, als sie als Vierzylinder im 190 SL ja praktisch schon entwickelt war, wenn auch unter anderer Aufgabenstellung.

Der endgültige Schritt erfolgte aber erst im Zuge einer auf höchste Rationalität zielenden Umorganisation der Fertigung, deren Resultat mit den neuen Typen 190, 219 und 220 S vorgestellt wurde. Zwar werden die Typen 180 und 180 D weiter gefertigt, aber man darf wohl doch vermuten, daß das Schwergewicht auf dem neuen 190 liegen wird, der auch die preisliche Nachfolge des bisherigen 180 angetreten hat. Letzterer aber soll quasi einen neuen Käuferkreis erschließen, nämlich den Kreis aller jener, die die 9000.— DM-Grenze nicht überschreiten können (der 180-Innenlenker kostet heute DM 8700.—).

Somit steht man vor dem Faktum, daß Daimler-Benz heute für DM 9450.— einen Wagen liefert, der fahrleistungsmäßig mit dem 180 gar nicht mehr verglichen werden kann, entspricht er in dieser Hinsicht doch etwa dem alten 220, der seinerzeit rund um die Hälfte teurer war! Der Preissprung vom jetzigen 180 zum 190 ist so gering, daß ich dem ersteren auf die Dauer wenig Chancen gebe, denn wer beide Fahrzeuge kennt und nicht wirklich DM 750.— zum Kriterium des Wagenkaufs machen muß, wird sich fraglos für den 190 entscheiden. Eine ähnliche Lage war schon seinerzeit beim Erscheinen des 180 gegeben, wo ja die 170 SD-Type vorerst auch noch in der Fertigung blieb, um eines Tages sang- und klanglos auszulaufen. Nun, ich will nicht den Propheten spielen — in einem Jahr wird man klarer sehen, ob der erhoffte, neu zu erschließende Käuferkreis des 180 groß genug ist, um die weitere Existenz dieses Typs zu rechtfertigen.

Mit Absicht habe ich meine Gedanken über die konsequente Entwicklung eines Wagentyps und über die preisliche Lage meinem eigentlichen Bericht vorangestellt. Die Qualität der Mercedes-Wagen war nie bestritten, aber auch nicht, daß sie stets um eine Klasse teurer waren als gleich leistungsstarke Fahrzeuge anderer Firmen. Böse Zungen behaupten, der Dreizack über dem Kühler koste eben einen Tausender, und das ist nicht einmal so verkehrt, wenn man diesen Dreizack als Symbol für fast siebzigjährige Erfahrung ansieht. Mag man die Konjunktur des deutschen Automobilmarktes betrachten, wie man will — die abwärts zielende Preistendenz in Untertürkheim ist ein erstaunliches Faktum, und das, was heute unter dem Mercedesstern für 9½ tausend Mark angeboten wird, erst recht, denn der 190 läßt kaum noch Wünsche offen: Er hat Temperament (was man vom 180 nicht gerade sagen konnte), er ist schnell, er ist angesichts seiner Größe und Fahrleistung recht sparsam zu fahren, die Bedienungskräfte sind angenehm klein geworden, die guten Innenraumverhältnisse und die überdurchschnittliche Ausstattung sowie die gute Verarbeitung des Fahrzeugs sind eh bekannt, die Straßenlage ist exzellent — was will man noch viel mehr?

Die Annahme, es handle sich beim Motor des 190 um die auf vier Zylinder verkürzte Ma-

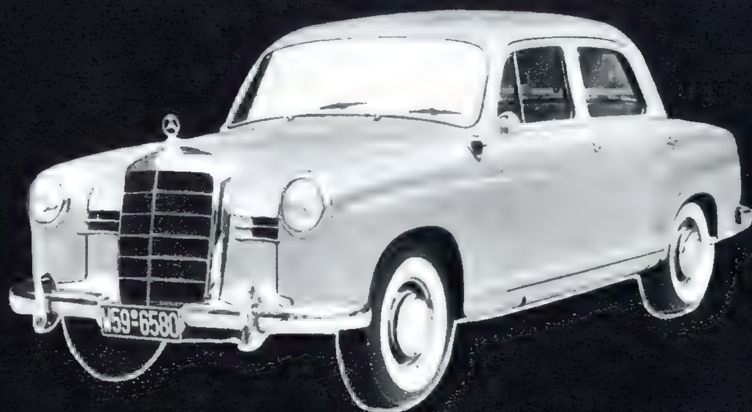


schine des 220 a, trifft natürlich nicht zu, denn sowohl Hub als auch Bohrung sind wesentlich größer. Dagegen ist dieser Motor eine „zahmere" Ausführung des 190 SL-Motors, zahmer durch das geringere Verdichtungsverhältnis von 7,5:1 statt 8,5:1 und durch die Verwendung eines einzigen Fallstrom-Registervergasers (beim 190 SL zwei Horizontal-Registervergaser). So sind statt der 105 PS bei 5700 Touren beim 190 „nur" 75 PS bei 4600 Touren herausgekommen, aber auch das sind schließlich noch 39,5 PS/Liter. Trotz dem überquadratischen Hub-Bohrungsverhältnis (85 mm Bohrung, 83,6 mm Hub) sind hohe Kolbengeschwindigkeiten da, denn die obengesteuerten Mercedes-Motoren sind in allen PKW-Typen für eine Maximaldrehzahl von 6000 Touren ausgelegt, was man aber allenfalls in den drei unteren Gängen (der II. Gang reicht bis rd. 70, der III. Gang bis 110 km/st) oder im direkten Gang im Gefälle erreicht. 6000 U/min im direkten Gang entsprächen nämlich 167,5 km/st, während die reelle Höchstgeschwindigkeit um 140 km/st liegt (Drehzahl etwa 5000 U/min). Die Höchstleistung des Motors liegt bei 128 km/st vor, also unterhalb der Höchstgeschwindigkeit, woraus zu schließen ist, daß der 190 auf der Autobahnsteigung ein zäher Bursche ist. Doch zurück zur Kolbengeschwindigkeit, die gerne als Bezugsmaß für den Motorenverschleiß und damit für dessen Lebensdauer gewertet wird. Bei Höchstdrehzahl errechnet sie sich zu 16,7 m/sec, was allerdings sehr hoch ist, aber eben auch nur kurzzeitig erreicht wird, denn schon bei Höchstgeschwindigkeit reduziert sie sich auf 13,9 m/sec, um bei 100 km/st den auch bei anderen ähnlichen Wagen „zivilen" Wert von 10 m/sec anzunehmen. Auch der Hinweis mag interessant sein, daß die ebenso hochtourige Maschine des 219 serienmäßig im Unimog S eingebaut wird, also in einem Fahrzeug, das als 1½ t-Geländewagen wirklich extremsten Fahrbedingungen unterliegt, ohne daß sich irgendwelche Anstände hinsichtlich thermischer Überbeanspruchung oder mangelnder Lebensdauer ergeben hätten. Die gesamte Konzeption dieser obengesteuerten Maschinen ist eben kerngesund und hat sich — obwohl zunächst sicher ein kühner Schritt — als goldrichtig erwiesen. Die Maschinen werden auch erst im oberen Drehzahlbereich laut.

Über den Einfluß des Register-Vergasers sowohl auf die erzielbare Höchstleistung wie auf das Verhalten des Motors in den unteren Drehzahlen braucht man nicht mehr viele Worte zu machen. Wenn man eine Leerlaufdrehzahl von 400 U/min und eine Höchstdrehzahl von 6000 U/min mit dem Vergaser beherrschen will, dann ist das nur mit einem Doppelvergaser, noch besser aber mit dem Register-Vergaser zu machen, der im normalen Betriebsbereich des Motors mit einem einzigen Lufttrichter arbeitet, welchem im oberen Drehzahlbereich und bei Vollgasnähe ein zweiter (größerer) Lufttrichter zugeschaltet wird. So hat man einerseits — trotz gleichbleibenden Steuerzeiten — eine hohe Endleistung, da der gesamte Querschnitt beider Lufttrichter groß genug ist, um gute Füllung zu gewährleisten, andererseits aber gute Ansaugverhältnisse im untersten Drehzahlbereich, also auch sehr elastisches Verhalten des Motors. Das drückt sich selbstverständlich auch im Motordrehmoment aus, das beim 190 maximal 13,9 mkg bei 2800 Touren beträgt und im Bereich zwischen 1000 und 4400 U/min über 12 mkg bleibt, also außerordentlich flach verläuft. In der Praxis sieht das so aus, daß man große Zähigkeit am Berg erwarten und den 190 im direkten Gang auch mit 20 km/st fahren kann. Man braucht auch nur das Beschleunigungsdiagramm für den IV. Gang ab 30 km/st zu Rate zu ziehen: Stetige Wölbung der betreffenden Beschleunigungskurve ist ein Beweis für zügiges Beschleunigen und damit für gute Elastizität des Motors. Tatsächlich kommt man im direkten Gang in 15,5 sec von 30 auf 80 und in rd. 24 sec auf 100 km/st. Ein ob seiner Elastizität und Beschleunigung wohlbekannter Sechszylinder deutscher Fertigung erreicht diese Geschwindigkeit

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MERCEDES-BENZ 190



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung × Hub 85 × 83,5 mm, Hubraum 1897 ccm, Verdichtung 7,5 : 1, Leistung 75 PS bei 4600 U/min, max. Drehmoment 13,9 mkg bei 2800 U/min, obenliegende Nokkenwelle (Kettenantrieb), Pumpenkühlung (Wasserinhalt 9,3 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 Liter), Spaltfilter im Hauptstrom, Solex-Register-Fallstromvergaser 32 PAJTA, mechanische Kraftstoffpumpe, 56 Liter-Tank im Heck (5,5 Liter Reserve), Batterie 12 Volt 56 Amp.st., Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung (4600 U/min) 12,8 m/s, bei 100 km/st (3580 U/min) 10,0 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (I.–IV. Gang synchronisiert), Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 4,05, II. 2,38, III. 1,53, IV. 1,00, Rückwärtsgang 3,92, Hypoidachsantrieb 4,10, Ölinhalt Getriebe 1,4 Liter, Hinterachse 2,25 Liter.

FAHRWERK

Rahmen-Boden-Anlage, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Eingelenk-Pendelachse mit Schraubenfedern und Schubstrebenentlastung, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, vorn Drehstabstabilisator, Reifen 6,40–13, Kugelumlauf-Lenkung (18,5 : 1), hydraulische Fußbremse, Bremsfläche 1064 cm², Handbremse mechanisch auf die Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2650 mm, Spurweite 1430/1470 mm, Bodenfreiheit 205 mm, Außenabmessungen 4485 × 1740 × 1560 mm, Wendekreis 10,7 m, Eigengewicht vollgetankt 1225 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg.

Geschwindigkeitsbereiche:

I. Gang	0 bis 40 km/st
II. Gang	5 bis 69 km/st
III. Gang	12 bis 110 km/st
IV. Gang	ab 20 km/st
Höchstgeschwindigkeit	140,5 km/st

Steigfähigkeit:

I. 58%, II. 29%, III. 17%, IV. 9,5%

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	8,0 sec
0 bis 80 km/st	13,5 sec
0 bis 100 km/st	20,0 sec
0 bis 120 km/st	34,5 sec

Verbrauch:

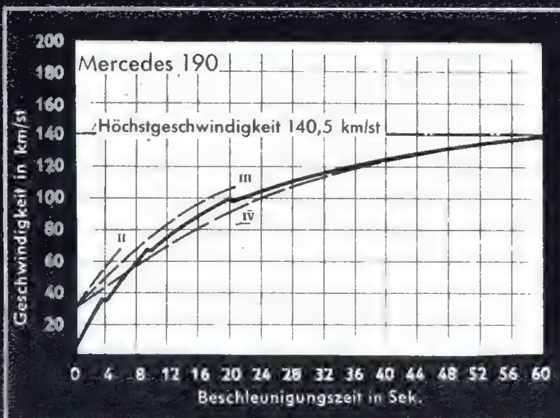
bei 60 km/st	6,9 Liter/100 km
bei 80 km/st	8,0 Liter/100 km
bei 100 km/st	9,9 Liter/100 km
bei 120 km/st	12,2 Liter/100 km
bei 140 km/st	16,3 Liter/100 km
Normverbrauch	8,9 Liter/100 km
Testverbrauch	11,8 Liter/100 km

Leistungsgewicht:

fahrfertig	16,3 kg/PS
voll belastet	22,0 kg/PS

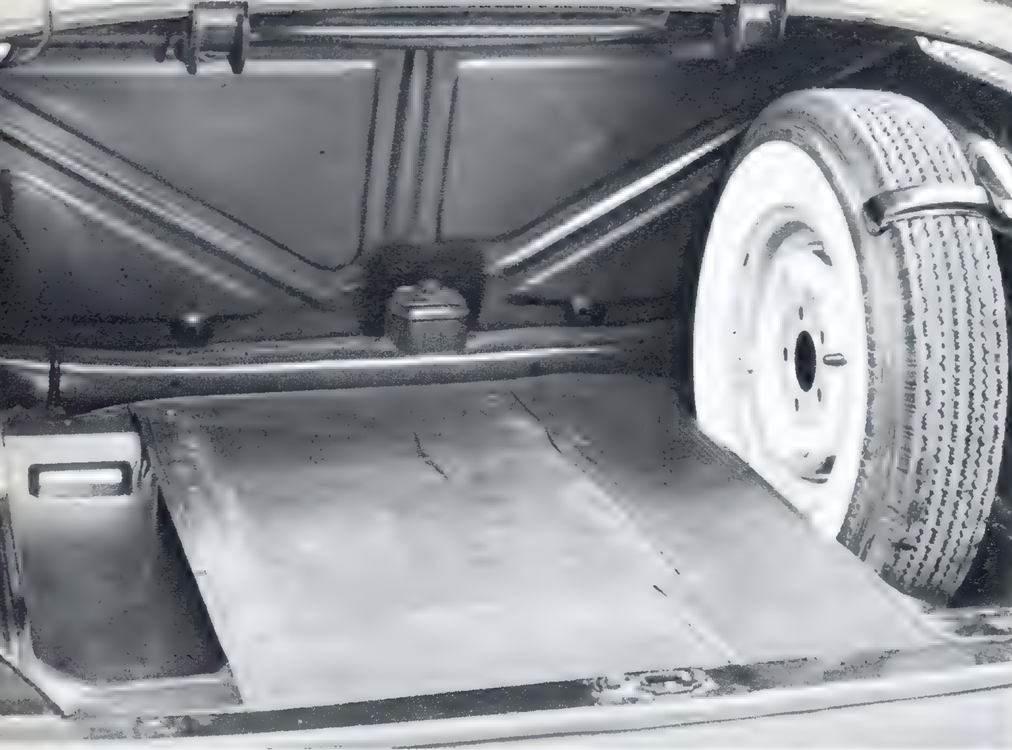
PREISE

Limousine viertürig	DM 9450.—
Schiebedach	DM 600.—
Ate-Bremshilfe	DM 300.—
Sonderlackierung	DM 180.—
Weißwandbereifung (5fach)	DM 95.—



Steuer und Versicherung:

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 274.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 340.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 404.— + 5%

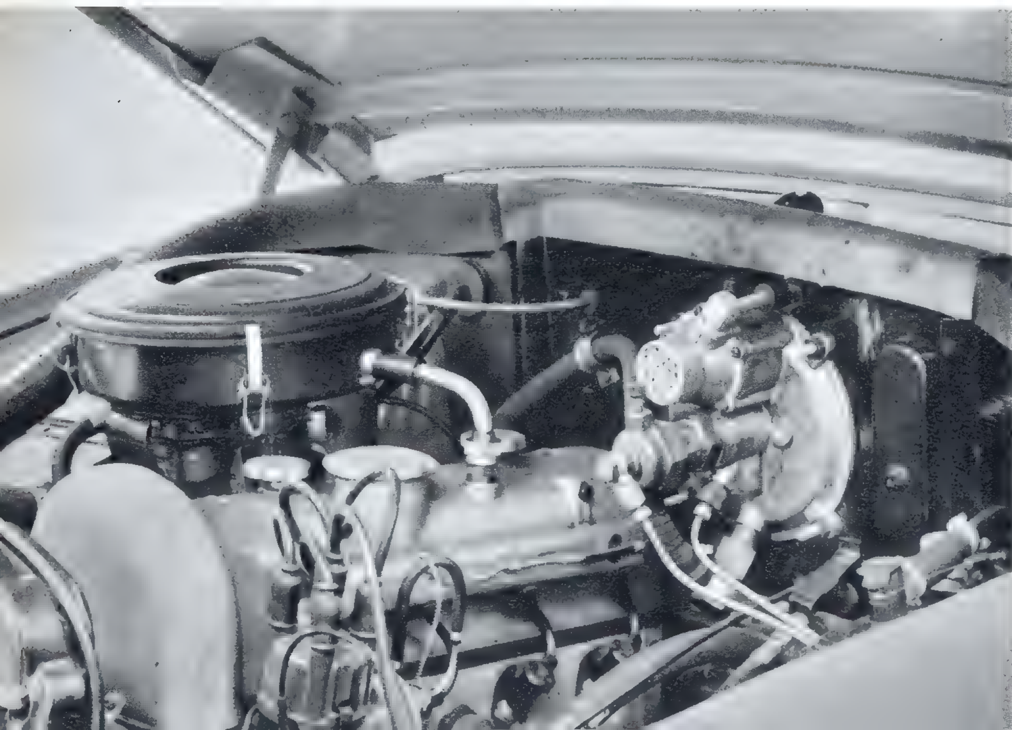


in 14,5 bzw. 21,5 sec, ein ebenfalls 75 PS starker Tourensportler in 18 bzw. 26,5 sec!

Soviel über die Auswirkung des Register-Vergasers. Auch sonst ist das Temperament des 190 mit dem des 180 nicht mehr zu vergleichen. Trotz der höheren Spitze von (gestoppten) 140,5 km/st ist die Beschleunigung sehr viel besser: Ab Stand auf 80 in 13,5 sec, auf 100 in 20 sec (III. Gang), auf 120 km/st in 34 sec. Die 90 km/st-Marke wird in 17 sec erreicht, wofür der 180 in unserem letzten Test 21 sec benötigte. Die Endgeschwindigkeit von 110 km/st im dritten Gang liegt jetzt auch so hoch, daß Überholmanöver sicherer durchgeführten werden können. Die Höchstgeschwindigkeit verlangt allerdings einigen „Anlauf".

Der Register-Vergaser ist zugleich ein Mittel, um Kraftstoff zu sparen. Der Normverbrauch beziffert sich auf 8,9 Liter/100 km, unser Testverbrauch belief sich auf 11,8 Liter/100 km mit Teilverbräuchen zwischen 9,4 und 12,7 Liter/100 km. Ich habe da eine interessante Rundstrecke, um mir ein Bild über den Verbrauch machen zu können: Stuttgart—Bodensee—Mittenwald—München—Stuttgart. Stuttgart—Bodensee und Mittenwald—München werden „auf Schnitt" gefahren, Lindau—Immenstadt—Füssen—Garmisch—Mittenwald sehr gemütlich und schonend (nicht über 80 km/st) und München—Stuttgart auf der Autobahn mit möglichst hohem Schnitt. Ich denke, eine solche Fahrtroutenaufteilung läßt interessante Vergleiche zu, die auch einigermaßen praxisnah sind. Durch ständigen Regen und lebhaften Verkehr — am Bodensee fing es an zu schneien! — war die Strecke Stuttgart—Tübingen—Reutlingen—Riedlingen—Ravensburg—Lindau mit 62,3 km/st nicht eben sehr hoch (Beachtung der Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrslage stets respektiert), der Verbrauch belief sich auf 10,5 Liter/100 km. Die gemütliche Alpenstrecke wurde (durch Dutzende von Kilometern Schneematsch — und das im Juni!) mit 46,8 km/st Durchschnitt und mit 9,4 Liter/100 km absolviert, die Autobahnstrecke (wieder bei Regen) mit 105,2 km/st Schnitt und 12,4 Liter/100 km. Gesamtschnitt über die Strecke (knapp 700 km) 63,5 km/st Schnitt und 12,0 Liter/100 km. Man muß dabei naturgemäß seinen Tribut an das Wagengewicht bzw. ursächlich an die Geräumigkeit des Fahrzeugs entrichten, aber Verbräuche zwischen 9½ und 12½ Liter/100 km sind angesichts dessen als niedrig, wenn auch nicht als extrem sparsam zu bezeichnen.

Fotos: Studio Schwaben (4)



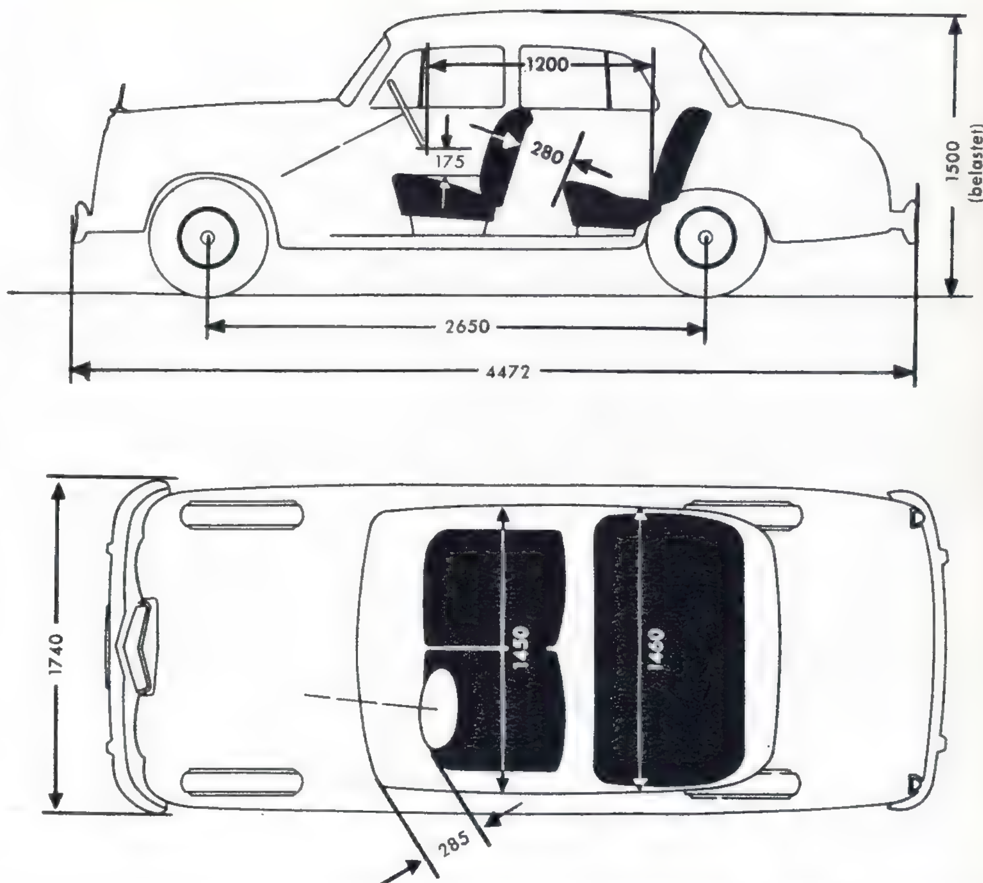
Über die Straßenlage eines Mercedes-Wagens viel zu sagen, hieße wirklich Eulen nach Athen tragen. Der tiefe Schwerpunkt des 190, die durchdachte Radaufhängung, der vordere Stabilisator und andere Details ergeben die für Mercedes typische, sichere Straßenlage, ohne daß das auf Kosten des Federungskomforts ginge. Nicht zuletzt spielt hier die Quernachgiebigkeit aller Räder, erzielt durch elastische Aufhängung des Fahrschemels und der gesamten Hinterachse im Wagenkörper, eine gewaltige Rolle. Die Eingelenkachse hat auch die Lenkungscharakteristik in Richtung neutraler, also weder unter- noch übersteuernder Tendenz, verändert. Sehr sicher wirkende und dank Turbokühlung kaum fadingsanfällige Bremsen mit bemerkenswert großer Bremsfläche tragen zur Fahrsicherheit erheblich bei bzw. sind unerläßliche Voraussetzung für diesen temperamentvollen Wagen. Der Testwagen hatte übrigens die serienmäßig für diesen Typ zwar nicht vorgesehene, aber auf Wunsch einzubauende Vakuumbremshilfe von Ate, welche die Pedalkraft ganz erheblich verringert und eigentlich bei keinem 190 fehlen sollte, zumal der Mehrpreis von DM 300.— sich durch die leichtere Bedienung bald bezahlt macht. Auch das Kupplungspedal geht auffällig leicht zu bedienen, was durch progressives Greifen der Kupplung erzielt wurde. Dazu kommt die jetzt sehr leichtgängige Kugelumlauf-Lenkung, die mit 4¼ Lenkradumdrehung vom vollen Links- zum vollen Rechtseinschlag ein gutes Mittelmaß zwischen direkter und indirekter Lenkung darstellt. Man hat auch hier nicht gespart, denn ein Lenkungsstoßdämpfer zählt heute noch längst nicht zum Ausrüstungsstandard selbst teurer Wagen (obwohl ihn mancher gut gebrauchen könnte). Jedenfalls hat das Werk auch beim 190 gewußt, was es seinem Namen schuldig ist, und das heutige Optimum an Straßenlage und Federungsqualität für einen Personenwagen nicht nur angestrebt, sondern auch erreicht.

Die Karosserie stimmt weitgehend mit der des 180 überein. Neu sind vor allem die ausstellbaren vorderen Dreieckfenster und die inneren Türöffner, wo man das Prinzip der bisherigen Türklinken verlassen hat. Beide Maßnahmen sind als gut zu bezeichnen. Angebracht ist auch ein Hinweis auf die bei Daimler-Benz längst üblichen Zapfen-Schloßhalterungen, die bei Unfällen das Aufgehen der Türen verhindern. Um diese Tatsache macht man bei neuesten amerikanischen Modellen viel Wind, während die Sindelfinger Lösung konstruktiv sehr viel einfacher und eleganter ist. Die Platzverhältnisse gehen aus der Innenraumskizze hervor: Vordere Ellbogenbreite 1450 mm, hintere Ellbogenbreite 1460 mm, hintere Sitzbreite zwischen den Armlehnen 1125 mm. Auf langer Fahrt kam mir der Fahrersitz nicht allzu komfortabel vor, was allerdings weniger an der Polsterung als daran zu liegen scheint, daß man keine Möglichkeit hat, die Steilheit der Rückenlehne zu variieren — etwas, was man selbst beim Lloyd für selbstverständlich hält, wie auch beim Karmann Ghia-Coupé, VW, den Goliaths, Borgwards etc. Dafür ist die Verarbeitung allüberall Sindelfinger und Untertürkheimer Qualität. Erstaunlich fand ich auch, wie sauber die Karosserie bei ausgesprochen schlechtem Wetter bleibt, denn die sonst üblichen Schmutzspuren von den Rädern her fehlten gänzlich, was für überlegte Gestaltung der Radausschnitte in den Kotflügeln spricht. Windgeräusche konnten bei ganz geschlossenem Wagen nicht konstatiert werden, ebenso wenig ausgesprochene Dröhnbezirke.

Die Ausstattung ist reichlich: Tachometer mit Kilometerzähler, Fernthermometer, Kraftstoffuhr mit Warnleuchte, Achttage-Zeituhr, Ölmanometer, zweistufige Instrumentenbeleuchtung, selbst abstellende Scheibenwischer, Kipp-Rückspiegel, Außenspiegel, zwei Sonnenblenden, Aschenbecher im Armaturenbrett und Fond, Zigarrenanzünder, (noch immer nicht selbstrückstellende) Blinker, Lichthupe (besonderer Hebel unter dem Lenkrad mit Blinkgeber), Lenkschloß, Leseleuchte im Kippspiegel, automatische Innenbeleuchtung, Garderobehaken,

Halteschlaufen, Handschuhkasten (nicht verschließbar), die vorbildlich (getrennt für rechts und links regulierbare Heizung bzw. Belüftung, vorn voll und hinten zur Hälfte abkurbelbare Seitenfenster, Dreieckausstellfenster, Sigla-Windschutzscheibe (Seiten- und Heckfenster in Duroglas), Parkleuchten, Motorhaubenverriegelung von innen, verschließbarer (anerkannt geräumiger) Kofferraum mit seitlich längs stehendem Reserverad. Alle für den Fahrer wichtigen Kontrollinstrumente sind vor dem Lenkrad angeordnet und deshalb gut im Blickfeld. Der Tankeinfüllstutzen ist verschließbar; der Tank selbst faßt 56 Liter (5,5 Liter Reserve) und sichert großen „Aktionsradius". Übrigens waren als Sonderzubehör ein SWF-Scheibenwascher und das ja bekannte gute Becker-Mexico-Radiogerät eingebaut.

Nach außen hin ist der 190 vom 180 schnell an den Chromleisten der Frischluftzufuhr neben der Kühlerattrappe erkennbar, denn diese sind bei ersterem nicht gleich lang; die unteren Leisten sind vielmehr breiter, was das Mercedesgesicht weniger streng macht. Weiter sind auch die Dreieckausstellfenster ein Merkmal. Was an neuen Möglichkeiten im Triebwerk steckt, das allerdings merkt man erst als Fahrer! Der 190 ist eben nicht nur mehr ein sehr komfortabler Fünfsitzer mit vorbildlicher Straßenlage wie der 180, sondern auch eine kleine Temperamentbestie geworden, welche den Markt der Personenwagen unter 2 Litern Hubraum erfolgreich beleben und vielleicht auch Löcher in das Preisgefüge ähnlich starker Wagen reißen wird. Die Untertürkheimer und Sindelfinger dürfen auf diesen 190 stolz sein. *Dipl.-Ing. W. Buck*



30 Schlösser an Rhein und Mosel

Eine Wohnung kann man nicht vom Korridor aus beurteilen. Genausowenig kann man behaupten, den Rhein und die Mosel zu „kennen", wenn man nur einmal längs der Talstraßen gefahren ist.

Der schönste Abschnitt des Rheins auf deutschem Boden liegt zwischen Koblenz und Bingen, das sind ganze 63 Kilometer. Eigentlich ein lächerlich kurzes Stück, wenn man bedenkt, daß er 1325 Kilometer lang ist! „Große Klasse" ist rheinabwärts von Koblenz eigentlich nur noch das Siebengebirge. Genaugenommen das, was zwischen Honnef, Königswinter und der Autobahn Frankfurt—Köln liegt.

Die landschaftlich lohnendste Strecke längs der Mosel ist wesentlich länger; sie liegt zwischen Treis und Schweig und mißt 139 Kilometer. Sie ist also beinahe doppelt so lang wie die „klassische" Rheinstrecke. Auch das muß man wissen.

Wenn man von Rhein und Mosel spricht, sollte man aber auch an die Nebenflüsse in diesem Gebiet denken. An die Lahn und die Ruwer, die Ahr, Nahe und die vielen kristallklaren Bächlein, deren Wasser in so erfreulichem Gegensatz zu der Wasserfarbe des Rheines stehen.

Damit kommen wir von den Flüssen zwangsläufig zu einem Gebiet, das im Osten durch die Autobahn Frankfurt—Köln, im Süden durch die Nahe, im Westen durch die Linie Trier—Nürburgring und im Norden schließlich durch das Nahetal begrenzt wird.

Wenn man nun in diesem Gebiet die schönsten Punkte mit den lohnendsten Straßen kombinieren will, so geht das nicht gut mit einer Rundfahrt, sondern man ist gezwungen, irgendwo Standquartier zu nehmen und von dort aus sternförmig die einzelnen Täler und Höhenzüge abzufahren.

Man wird gut tun, dieses Standquartier in der Mitte dieses Gebietes zu suchen. Und da bietet sich Koblenz wie von selbst an: von hier ist es etwa gleichweit zum Taunus wie zum Ahrgebirge, es liegt am Zusammenfluß von Rhein und Mosel, hier gibt es Hotels und Gasthöfe jeder Kategorie, und schließlich ist man nicht lackiert, wenn es mal zwischendurch nach bewährtem Brauch regnet.

Wenn man von hier aus das oben umrissene Gebiet — in der Hauptsache natürlich Rhein und Mosel — einigermaßen kennenlernen will, so braucht man sieben Tage dazu. Hier ist das Programm:

1. Tag: Das linke Rheinufer

Berghotel Rittersturz: 2,5 km die B-9 talauf, in Laubach rechts ab, auf Teerstraße mit 10% Steigung bis zum „Galgenhell", dann links ab. Schönster Blick auf Koblenz.

Burg Rheinfels: Am Galgenhell links ab, zur Hunsrückhöhen-Straße hinauf, dann links bis Waldesen und Rhens hinunter. Auf B-9 weiter in Richtung Boppard, am Ortseingang rechts ab und in Windungen auf mäßiger Straße nach Pfaffenheck an der Hunsrückstraße hinauf. Weiter bis Straßenkreuz Buchholz, wieder auf geteerter Straße nach Boppard hinunter, ein Stück rechts und auf guter Straße in Richtung Emmelshausen hoch (12,5 km, lohnend). Hier links ab und in schönen Kehren nach St. Goar hinunter. Am Wegweiser „Pfalzfeld" rechts ab und auf guter Teerstraße steil (18%) zum Parkplatz innerhalb der Ruine Rheinfels hoch. Prächtige Aussicht.

Burg Schönburg: Auf gleicher Straße weiter nach Biebernheim, Urbar und dann nach Oberwesel hinunter (Nebenstraße, enge Kehren). Hinter Kirche rechts hoch (12%, später schmal) zur Schönburg. Lohnende Aussicht.

Burg Stahleck: Zurück zur B-9, rechts ab, später in Windungen nach Langscheid hoch, weiter nach Henschhausen und wieder hangabwärts zur B-9 (schlechter Weg). In Bacharach durch das Steeger Tor, dann links steil (15%, letztes Stück schmal) hoch zur Burg Stahleck. Prächtiger Tiefblick.

Burg Sooneck: Zurück nach Steeg, erst links, dann rechts nach Breitscheid hoch, über Erbach nach Rheinböllen und auf guter äußerst lohnender Straße wieder nach Bacharach hinunter. Rechts auf B-9 weiter, 0,7 km hinter Niederheimbach rechts ab und auf stark ausgefahrenem Fahrweg mit 11% Steigung zur Burg Sooneck hinauf.

Burg Reichenstein: Auf B-9 weiter bis Trechtlingshausen. Hinter Ortsmitte auf steinigem Fahrweg mit 9% Steigung rechts hoch zur Burg Reichenstein.

Burg Klopp: Zurück zur B-9, rechts ab und weiter nach Bingerbrück. Hinter Nahebrücke scharf links, dann rechts, am Kino nochmal rechts und auf gutem Weg mit 8% Steigung hinauf zur Burg Klopp. Schöne Aussicht.

Aussichtsberg Rochuskapelle: Zunächst ein Stück zurück, dann rechts ab und den Rochusberg hinauf (8%, ordentlich). Später etwas links, an Rochus-Kapelle vorbei und nach 300 m weiter zum „Kempter Eck". Prächtiger Blick auf rechtes Rheinufer. Zurück nach Bingerbrück, links ab nach Stromberg und über Rheinböllen – Simmern – Emmelshausen – Hunsrückhöhenstraße zurück nach Koblenz. Gute Straße. Bingerbrück – Koblenz = 96 km.

2. Tag: Rechts der Mosel

Burg Thurant: Auf B-49 bis Aken (23 km). Bei der Fähre links ab, in Richtung Nörtershausen auf ungeteertem, aber ordentlichem Fahrweg mit 15% Steigung hoch, und später links ab zur Burg Thurant.

Burg Ehrenburg: Zurück zur Straße nach Nörtershausen, am Bauhof geradeaus zur Hunsrückhöhen-Straße, am Wegkreuz Buchholz rechts ab und auf Nebenweg in vielen Kehren nach Brodenbach an der Mosel hinunter. Scharf links ab, das schluchtenartige Ehrenbachtal hoch, bei der Mühle nochmals links ab und auf ordentlicher Straße (15%) zur Ehrenburg hoch.

Ruine Marienburg: Zurück nach Brodenbach, links auf der B-49 moselaufwärts, in Treis geradeaus in das Flaumbachtal hinein (äußerst lohnend),

nach 16,5 km in Mittelstrimming rechts ab, später nochmals rechts ab und nach Beilstein (schönster Ort an der Mosel, H. Spoerl: „Wenn wir alle Engel wären") hinunter (schmal, aber schön). Bis Senheim moselaufwärts, dann hoch nach Grenderich, dahinter rechts halten und nun nach Merl hinunter. In Bullay nach Alf hinüber, stark bergauf zum Kaffee „Waldfrieden" (17%), erst geradeaus, dann links auf schlechtem Weg (nur bei Trockenheit anzuraten und für sichere Fahrer) zur Ruine Marienburg. Schönster Blick an der ganzen Mosel.

Burg Landshut: Zurück zur Alftalbrücke, 8 km ins Alftal hinein, dann links hoch und nach Reil hinunter, über die Mosel rüber, auf der B-49 bis Enkirch, links ab, 7 km in Richtung Irmenbach, rechts steil nach Traben-Trarbach hinunter, zweimal scharf links und nach Longkamp hinauf. Jetzt links, später rechts, nochmal rechts und über Monzelfeld in Kehren nach Mühlheim hinunter. Auf B-53 nach Bernkastel zurück, vor der Brücke rechts ab und zur Burg Landshut hinauf. (Ordentlicher Fahrweg, aber 20% Steigung! Bei Nässe Umweg über B-50 ratsam.) Jetzt B-50 hinauf bis zur Hunsrück-Höhenstraße, diese links bis Kastellaun, hinunter nach Treis und auf der B-49 nach Koblenz zurück. Bernkastel–Koblenz = 112 km.

3. Tag: Abstecher ins Lahntal

Festung Ehrenbreitstein: Über die Rheinbrücke nach Ortsteil Ehrenbreitstein, 1,5 km links ab in Richtung Neuwied, dann rechts ab (Wegweiser) und steil und steinig durch die Kasematten zur Festung Ehrenbreitstein hoch. (18% Steigung, Vorsicht: Querrinnen!)

Durchs Lahntal: Zurück zur Rheinbrücke und auf B-42 bis Niederlahnstein. Jetzt links ab und auf B-260 nach Bad Ems. Jetzt weiter lahnaufwärts bis 4,5 km oberhalb Nassau, und das Gelbachtal bis Montabaur hinauf (23 km, sehr lohnend!). Jetzt auf der Autobahn bis zur Ausfahrt Limburg, durch Limburg durch, in Diez links ab und über Birlenbach nach Balduinstein (Nebenweg, aber schön!) und zur Lahn auf mäßiger ungeteerter Straße hinunter. Lahnabwärts bis Geitnau, hoch nach Holzappel, über Scheidt nach Laurenburg hinunter, und dann immer längs der Lahn (Fernstraße) bis zu den ersten Häusern von Bad Ems.

Burg Marksburg: Am Wegweiser links ab auf die Höhen hinauf und dann nach Braubach hinunter. An Blei- und Silberhütte links ab und auf Teerstraße (11% Steigung) zur Marksburg hinauf. Parkplatz kurz unterhalb der Burg.

Burg Lahneck: Auf gleicher Straße in Richtung Bad Ems zurück, später links ab und auf ungeteertem Nebenweg nach Oberlahnstein hinunter. Vor dem Ort rechts ab und auf schmalem Fahrweg zur Burg Lahneck. Lohnende Aussicht. Zurück zur Straßengabel und mit 12% Gefälle in den Ort hinunter.

Allerheiligenberg: Kurz vor Ortsausgang (Wegweiser) in spitzem Winkel rechts ab, über die Bahn und mit mäßiger Steigung den Allerheiligenberg hinauf. Aussicht. Zurück zur B-42 und bis Koblenz (6 km).

4. Tag: Zum Siebengebirge

Die Westerwaldtäler: Über die Rheinbrücke und dann links auf der B-42 bis Bendorf. Durch den Ort durch, in Sayn hinter der Brücke rechts ab und das Saynbachtal hinauf (lohnend). Nach der Autobahnunterführung rechts ab nach Mogendorf und zur Autobahnauffahrt „Kannenbäckerland". Jetzt in Richtung Köln bis zum Rasthaus Wiedenbachtal und nach Neustadt hinunter. Jetzt links ab und das ganze Wiedenbachtal (sehr lohnend) bis Neuwied hinunter.

Schloß Arenfels: Jetzt rechts ab und auf der B-42 bis Bad Hönningen. Hinter Ortsausgang rechts Auffahrt zum Schloß Arenfels. Ordentliche Straße, 10% Steigung. Nur Park geöffnet.

Großer Ölberg: Auf der B-42 rheinabwärts bis Linz, rechts ab und bis Obererl hinauf, links ab und auf Nebenwegen über Okenfels wieder zur B-42 hinunter. In Honnef rechts ab zur Autobahnauffahrt Honnef–Linz, weiter bis zur Ausfahrt „Siebengebirge", durch Ittenbach durch bis zum Margarethenhof. Zu Fuß auf Großen Ölberg (1,5 km, für Autos gesperrt). Prächtige Rundsicht. Naturschutzgebiet!

Ruine Löwenburg: Zurück zum Margarethenhof und am Hotel „Löwenburger Hof" hinauf, zur Löwenburg. (2,5 km, für Autos gesperrt!) Aussicht.

Berghotel Petersberg: Mit 8% Gefälle, 1,7 km in Richtung Königswinter, dann rechts auf Petersberg hinauf. Straße gut, Steigung mäßig. Viele Kehren, prächtige Fernsicht.

Ruine Drachenfels: Zurück zur Teerstraße Ittenbach–Königswinter, 400 m abwärts, dann links bis Parkplatz und zu Fuß hinauf (2 km). Eine der schönsten Aussichten am ganzen Rhein.

Ruine Rolandsbogen: Zurück nach Bad Honnef, mit Fähre über Rhein, dann 400 m rechts auf der B-9, unter Eisenbahn hindurch und auf schlechter, nur bei Trockenheit zu befahrender Straße (15% Steigung) hoch zum Rolandsturm und Rolandsbogen. Rheinblick.

Berghotel Rodderberg: 400 m zurück, dann 300 m rechts und nochmals 200 m links. Prächtiger Siebengebirgsblick. Über Kraterrand mit 10% Gefälle nach Mehlem hinunter. (Bei schlechtem Wetter Auffahrt!).

Ruine Victoriaberg: Auf der B-9 rheinaufwärts, in Remagen am Ortseingang in Richtung Birresdorf abbiegen, dann auf ungeteerter, etwas steiniger Straße (12%) bergan zum Victoriaberg und Hotel Waldburg. Lohnende Aussicht.

Burg Rheineck: Auf der B-9 bis Niederbreisig, und am Hotel Rheineck rechts steil hinauf. (15% Steigung, steinig, schmal, Aussicht.) Nur bei trokkenem Wetter und für sichere Fahrer. Auf B-9 zurück nach Koblenz.

5. Tag: Die linke Seite der Mosel

Ruine Oberburg: Über Güls (linke Moselseite) bis Kobern. Dann auf guter Straße mit 14% Steigung zur Ruine Oberburg hinauf. Aussicht.

Burg Eltz: Zurück ins Tal, dann 6 km bis Karmelenbergerhof hinauf, links ab bis Ploch, und über Münstermaifeld zur Mosel hinunter. Jetzt links auf Nebenstraße bis Moselkern, und 2 km das Eltzbachtal (mäßig, 19% Steigung) bis zum Parkplatz hoch. Dann noch 40 Minuten zu Fuß. Vielleicht die schönste Burg Deutschlands.

Burg Cochem: Am linken Moselufer bis Pommern. Dann rechts hoch nach Kail, dann auf Nebenwegen über Illerich nach Landkern und dann nach Cochem hinunter. Wagen an Burgauffahrt stehen lassen (Fahrverbot) und zu Fuß zur Burg Cochem hinauf. Lohnender Blick.

Die Nebentäler: Jetzt die B-269 hinauf, nach 7,5 km links ab, nach 5 km nochmals und über Urschmitt zur Moseltalstraße hinunter. Erst auf der B-49, dann auf der B-53 moselaufwärts bis Kröv (37 km), hier rechts ab und nach Kinderbeuren hinauf. Dann auf der B-49 zurück bis zur Einmündung des Üßbachtals und über Bad Bertrich nach Lutzerath hinauf.

Die Eifelmaare: Jetzt 6,5 km in Richtung Gillenfeld, über Straßenkreuz zum Pulvermaar, dann über den Ort Gillenfeld nach Eckfeld, 1 km links, dann rechts ab nach Manderscheid und nach Bettenfeld hinauf. Links Mosenberg, rechts Meerfelder Maar. Zurück nach Manderscheid, dann in Richtung Daun bis Gemünden. Hinter Ort ab zu Totenmaar (schönstes Maar). Dann zum Schalkenmaar und über Mehren nach Daun. Weiter über Ulmen nach Kaiseresch. Hier links ab nach Mayen und auf direktem Weg nach Koblenz. Daun–Koblenz = 78 km.

6. Tag: Bis zum Rheingaugebirge

Burg Katz: Über Rheinbrücke und auf der B-42 bis Braubach. Links ab und nach Dachsenhausen hoch, dann rechts ab und nach Dahlheim hoch und nach Wellmich hinunter. 2 km rheinauf (B-42). Am Ortsende von Goarshausen unter Eisenbahn hindurch, nach 1 km scharf rechts ab und mit 15% Steigung zur Burg Katz hinauf. Lohnender Blick. Burg unzugänglich.

Loreleifelsen: 0,5 km zurück, dann rechts das Schweizertal hoch (15% Steigung), später nochmals rechts ab zur Lorelei. Lohnende Aussicht auf auf den 200 m tiefer liegenden Rhein. Gasthaus.

Burg Nollig: Bis zum Straßenabzweig zurück, und auf Nebenwegen über Bornig, Weisel und Ransel, nach Lorch hinunter. Im Ort links ab, und später scharf links und mit 12% Steigung hoch zur Burg Nallig. Schlechter Weg. Nur bei gutem Wetter und für sichere Fahrer, lohnende Aussicht.

Rheingaugebirge: Jetzt das schöne Wispertal bis Bad Schwalbach hoch (31 km), dann über Schlangenbad, in Martinstal rechts ab, nach Eltville, zweimal links nach Kiedrich hoch (lohnender Abstecher zum Kloster Eberbach über Eichberg) und über Hausen wieder ins Wispertal. 13,5 km talabwärts und scharf links nach Presberg hoch.

Schloß Johannisberg: Über Stephanshausen nach Johannisberg hinunter und zu dem berühmten Weingut hinauf. Gute Straße, 8% Steigung. Aussicht.

Niederwalddenkmal: Zurück zur B-42 und rheinab bis Rüdesheim. Am Adler-Turm rechts ab, 2 km geradeaus mit 17% Steigung, dann links und fast eben zum Niederwalddenkmal. Äußerst lohnende Aussicht. Restaurant.

Jagdschloß Niederwald: Durch Wald ohne nennenswerte Steigung zum Hotel Jagdschloß Niederwald. Aussicht.

Ruine Rossel: (Für Fahrzeuge verboten.) Von hier lohnender Fußweg zur Ruine Rossel. Aussicht. Bequem.

Burg Gutenfels: Erst mit 10% Steigung, dann mit 15% und schließlich mit 20% Gefälle nach Aßmannshausen hinunter, rechts ab und auf der B-42 rheinabwärts bis Kaub. (Lohnend mit Motorboot zur „Pfalz".) An Kirche steil aufwärts, dann rechts ab und mit 19% Steigung zur Burg Gutenfels. Straße schlecht, schmal, schiefrig. Hübsche Aussicht.

Ruine Liebenstein: Zurück zur B-42 und rheinabwärts bis Bornhofen (19 km). Im Ort rechts ab, mit 12% Steigung bergan, nach 1 km rechts ab und zum Parkplatz hoch (letztes Stück schmal). Wunderhübsche Aussicht. (Bei gutem Wetter kann man bis zur Ruine hoch fahren, steil, eng, 22% Steigung. Nur für sichere Fahrer.)



Blick auf Oberwesel mit der Schönburg am Rhein. Foto: Dr. W. & Tr.

Ruine Sterrenberg: Vom Parkplatz kann man mit Wagen noch 250 m direkt bis in den Burghof der Sterrenburg weiterfahren. Zurück zur B-42 und weiter bis Koblenz.

7. Tag: Ahr und Eifel

Krahnenberg: Auf der B-9 bis Andernach, dort links ab und mit 10% Steigung zum Krahnenberg hinauf. Aussicht.

Laacher See: In den Ort zurück, weiter auf der B-9 bis Brohl, links ab, später nochmals links ab und zum Laacher See hoch. Lohnend Abtei Maria Laach. Dann über Niedermending auf die B-256, und rechts auf ihr bis Mayen.

Hohe Eifel: Weiter auf der B-258 bis Kreuznick, dahinter links ab nach Kelberg, über die B-257 weg nach Dreis, in Dockweiler links ab nach Daun, vor dem Ort links ab über Rengen nach Boxberg. 4,5 km nach rechts und die B-257 bis zum „Potsdamer Platz" am Nürburgring.

Nürburgring: Jetzt rechts ab, auf der B-258a an Start und Ziel vorbei, am Straßenabzweig links ab und um die „Hohe Acht" herum, nach 2,5 km rechts ab und über Kaltenborn wieder auf die B-258a und zu Start und Ziel zurück. Auf Rennstrecke (Gebühr, äußerst lohnend! Benutzungsvorschriften einhalten!) eine Runde, an Start und Ziel wieder heraus, in Richtung „Potsdamer Platz", hinter zweiter Überführung rechts ab zur Nürburg. Aussicht bis zu den Ardennen.

Ahrgebirge: Zurück zum „Potsdamer Platz", darüber geradeaus weg, auf der B-258 bis Ahrdorf durch, links in Kehren hoch, am Straßendreieck links, später über die B-258 wieder weg und nach Adenau hinunter. Weiter auf der B-257 talabwärts, in Dümpelfeld links hoch, noch 5 km rechts halten und nach Münstereifel hinauf (lohnend). Jetzt auf windungsreicher Straße wieder nach Altenahr hinunter.

Das Ahrtal: Nun ahrabwärts. In Bad Neuenahr rechts in Kehren hoch nach Königsfeld. Weiter nach Niederzissen. Links ab nach Burgbrohl, wieder zum Laacher See hoch, kurz davor links halten, und über Nickenich nach Andernach hinunter und auf der B-9 nach Koblenz. Ende der Fahrt.

*

Wenn Sie das abgefahren sind, dann können Sie behaupten, den Rhein und die Mosel, die Lahn und die Ahr zu kennen. Dazu die Eifel und Teile des Hunsrücks; etwas vom Taunus und vom Westerwald! Was es dort alles zu sehen gibt, das steht mit allen Einzelheiten in Band 3 von Baedekers Shell-Autoführer.

Und als Unterlage nehmen Sie Blatt 10, 12 und 15 der deutschen Generalkarte bzw. das Sonderblatt mit dem Zusammendruck Rhein-Mosel—Nahe mit.

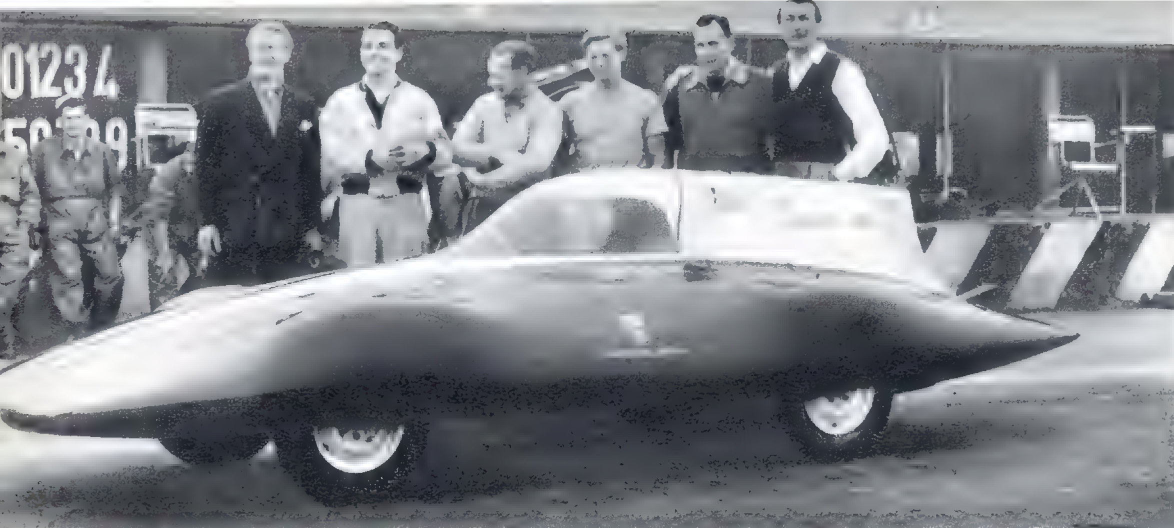
Wer etwas für gutes Essen übrig hat, dem sei die Nettemühle mit ihren schwedischen Leckereien 5 km nordwestlich von Mayen in der Eifel verraten; den am besten zubereiteten Moselhecht gibt's im Weinhaus Gries in Kattenes, den leckersten Rheinsalm in der „Krone" in Aßmannshausen. Hotels, die sich durch ihre Lage oder sonstwie auszeichnen, sind der „Schwan" in Oestrich im Rheingau, Hotel „Zens" in Manderscheid (Eifel) und der „Waldecker Hof" in Schaumburg an der Lahn.

Wein gibt es natürlich an Rhein und Mosel überall. Solchen, der laut und lustig macht, anderen, der sich am nächsten Morgen durch Brummschädel rächte, und edle Kreszenzen, die einen ganzen Mann für sich allein beanspruchen.

In meinem Fahrtenbuch stehen ein halbes Dutzend solcher Möglichkeiten: die „Post" in Bernkastel, „Schloß Jell" an der Mosel, „St. Peter" in Walporzheim, der Gasthof Schenk-Oster in Waldach an der Ruwer und der Ratskeller zur „Steipe" im heiligen Trier.

Fahren Sie hin! Bereuen werden es weder Sie noch Ihre Geldbörse. *Ulrich Sempert*





Tutto con calma, per favore!

Die Geschichte einer geglückten Rekordfahrt

Es gibt zwei verschiedene Wege, neue Automobil-Rekorde aufzustellen. Man hat entweder einen Motor, also da stecken so unwahrscheinlich viele PS bezogen auf den Hubraum drin, daß es geradezu eine Unterlassungssünde wäre, ihn nicht einmal auf so ein paar hübsche kleine Rekorde zu dressieren. Denn bei diesen ist alles erlaubt: man kann Kompressormotoren benutzen und Alkoholtreibstoff und was es sonst noch gibt, um das letzte an Leistung herauszuholen. Dann guckt man sich die Rekordliste an und sucht sich in seiner Klasse heraus, wo man mit Erfolg einsteigen könnte. Beschwerlicher ist der andere Weg: einen Rekord aufzustellen, den es noch gar nicht gibt —, den 10 000 km-Rekord für Wagen der 750 ccm-Klasse. Wohl haben sich schon verschiedene Interessenten im Laufe der Jahre darum bemüht, große Firmen ebenso wie mutige Sportsleute, aber für so einen kleinen Wagen sind 10 000 km ununterbrochener Fahrt halt zuviel gewesen. Denn alle mußten bislang ihre Bemühungen unverrichteter Dinge abbrechen —, es war einfach nicht zu schaffen.

Diese Auffassung teilte nicht der Herr Abarth aus Turin, der sich bekanntlich neben der Fabrikation von Auspuffanlagen mit dem serienmäßigen Schnellermachen von Fiat 600-Autos befaßt. Die von ihm auf 750 ccm vergrößerten Motoren machen den niedlichen Seicento zu einem giftigen kleinen Sprinter, der es zumindest in kurvigem Gelände mit fast jedem Großen aufnimmt.

Nun gut, werden da viele sagen, das mag schon sein, aber so etwas kann ja nicht halten! Eben diesen Skeptikern wollte Abarth das Gegenteil beweisen. Stellen wir also den bislang niemals geschafften 10 000 km-Rekord auf, meinte er. Bei der Gelegenheit können vielleicht gleich noch ein paar andere mit fallen.

So ließ er denn auf ein modifiziertes Fiat 600-Chassis mit seinem „Fiat derivazione Abarth" 750 ccm-Motor von Bertone eine geschlossene Stromlinien-Monoposto-Karosserie setzen und mietete für vier Tage die Monza-Bahn. Und weil der Herr Abarth nicht nur ein guter Techniker, sondern auch ein kluger Psychologe ist, kam er auf eine ganz ausgefallene Idee, nämlich die, seinen geplanten Rekordversuch von internationalen Sportjournalisten durchführen zu lassen, die nicht nur über Autofahren schreiben, sondern sich eventuell auch selbst darauf verstehen.

Er lud also ein aus Italien den Grafen Dr.-Ing. Giovanni Lurani, aus Belgien Paul Frère, aus Frankreich Bernard Cahier, aus England Gordon Wilkins, aus der Schweiz Dr. W. Honegger und aus Deutschland mich. Diese Leute, so sagte er sich mit Recht, sind keine Berufsfahrer, sondern müssen sich schlecht und recht mit dem Schreiben von Artikeln durchs Leben schlagen, was sie im Falle des glücklichen Erfolges unseres Vorhabens ja nicht aufgeben werden.

Organisiert war alles so umsichtig und bis ins einzelne, daß man sich in die Mercedes-Rennabteilung versetzt glaubte. Schwärme von Monteuren, Berge von Reifen, Boxen voller Werkzeuge und Ersatzteile, Ingenieure, Zeitnehmer — es fehlte nichts. Und um ganz sicher zu gehen, daß aus der Geschichte kein Schlag ins Wasser wird, ließ Abarth sein Wägelchen eine Woche, bevor wir nach Italien kamen, schon einmal 25 Stunden um die Monzabahn kreisen und stellte bei dieser Gelegenheit mit vier italienischen Fahrern, darunter Umberto Maglioli, drei neue Rekorde auf. Das Vertrauen zur Sache stieg. Tutto con calma, per favore — nur Ruhe, alles mit der Ruhe, bitt' schön, war sein immer wieder geäußertes Anliegen und wurde zum heiter kommentierten geflügelten Wort der Unternehmung. Niemand benötigte diese calma dringender als der nicht eben dünne Auspuff-Fabrikant mit den rabenschwarzen Augen, wenn er, Stoppuhren um den Hals gehängt und eine mächtige blaue Fahne schwenkend, einen der turnusmäßigen Boxenhalte seines Autos dirigierte, laute Anweisungen schreiend, dem Vorbild Neubauer nicht unähnlich. Während dieser aber originalliter eine Wagner-Figur darstellt, handelt es sich bei Abarth um einen Neubauer in Straußscher Fassung, wie Johnny Lurani fröhlich feststellte.



Oben: Die Journalisten-Mannschaft des Abarth-Rekordwagens. Von links nach rechts: Gordon Wilkins (England), Bernard Cahier (Frankreich), H. U. Wieselmann (Deutschland), Paul Frère (Belgien), Dr. W. Honegger (Schweiz), Graf Dr.-Ing. G. Lurani (Italien).

Graf Lurani übernimmt den Wagen beim Fahrerwechsel. Im Hintergrund Abarth mit Fahne und beschwichtigender Hand: Tutto con calma, per favore!

Gleichviel — das Auto lief. Damit wir auf der nur aus zwei Geraden und zwei weitgezogenen Steilkurven bestehenden Monzabahn mit ihm nicht eine seinem Standvermögen abträgliche Geschwindigkeit vorlegten, hatte Abarth das Gaspedal so arretiert, daß bei Vollgas nicht mehr als 4800 U/min herauskamen. Und so fuhren wir Vollgas, stunden- und tagelang. Die Geschwindigkeit des kleinen Abarth-Fiat lag so bei max. 160 km/st — nicht langsam, aber doch ermüdend langsam für die schnelle Strecke, die erst bei einem Tempo von erheblich über 200 km/st wirkliche Aufmerksamkeit verlangt.

Was denkt man, wenn man stundenlang im Kreise fährt? Man schaut auf die Instrumente, bekommt langsam heraus, daß die Drehzahl in der Nordkurve weniger abfällt, wenn man sie im ersten Drittel beinahe am oberen Rande fährt, sieht die Bäume ganz schief in den Himmel wachsen, weil man sich der eigenen Schräglage gar nicht bewußt ist, und kommt alle 1 min 40 sec wieder an den Boxen vorbei, wo ein Monteur jeweils den gefahrenen Rundendurchschnitt anzeigt. Achtmal, 12mal, 17mal 155 km/st, und nun plötzlich 156 — wie war das möglich? Wo wurde die halbe Sekunde eingespart? Und dann versucht man, den günstigsten Strich wiederzufinden, an der überfahrenen Schlange vorbei, dann knapp über der Kuhle in der Südkurve, hinter der die schwarzen Reifenstriche vom Aufsetzen der Rennwagen auf dem Beton zu sehen sind, vielleicht etwas niedriger am Kurvenausgang, das bringt nochmal 50 Touren. Aber an der Boxe wird wieder gezeigt: 155. Das kann man dreißig Runden lang versuchen — immer bleiben es 155. Und wenn man, ärgerlich über sich selbst, die halbe Sekunde so tierisch ernst zu nehmen, an etwas anderes denkt, der Wagen ganz von allein herumtrudelt und das rechte Knie vom Stehen auf dem Gaspedal schon unruhig wird, zeigt die Boxe plötzlich: 156 . . .

Ein Blick auf die Armbanduhr: drei Stunden sind vorbei, in 15 min wird die blaue Flagge erscheinen, dann ist der Turn zu Ende, aber was ist das? Plötzlich fällt die Drehzahl kontinuierlich ab: 4600, 4300, 4000 . . . ist der Fuß vom Pedal gerutscht? . . . 3800, 3400 . . . hoffentlich kommt der Karren noch bis an die Boxen! Da ist die Südkurve schon, jetzt reicht der Schwung im Leerlauf. Ich rolle hin, halte. Tutto con calma, per favore, schreit Abarth. Was ist los? Wie die Ameisen stürzen sich die Monteure über den Wagen, untersuchen, prüfen, messen, fühlen, gucken. Schließlich finden sie es: der Lichtmaschinenregler tut nicht mehr, die Batterie, die zunächst gekocht hatte, ist nun so leer, daß ihre Kapazität nicht einmal mehr für den Zündstrom reicht. Da kein Regler an Bord ist, darf er auch nicht ausgewechselt werden. Mit einem Schnellladegerät wird der Batterie eine Herzspritze verpaßt. Wie lange wird es reichen? 3 Stunden, 6 Stunden?

Es reichte jeweils 6 Stunden bis zum neuerlichen Aufladen, aber es reichte natürlich nicht für die Scheinwerfer während der Nacht. Mit batteriegespeisten Handlämpchen, im 100 m-Abstand aufgestellt, wurde eine Fahrbahnabgrenzung für das Auge improvisiert und weitergefahren. Sommernächte gehen rasch vorbei, tröstet man sich, aber im Dunkeln bei 160 sind sie lang. Hasen und Karnickel überqueren die Rennstrecke. Hier und da muß einer dran glauben. Aber der Morgen kommt, und alle Not ist vorüber.

Die ersten Rekorde werden bei 3000 Meilen und 5000 km gebrochen, am übernächsten Morgen fällt der 48-Stunden-Rekord. Während all der Zeit sitzt Abarth auf einem kleinen Stühlchen an der Strecke, nachts in eine Decke gehüllt, und stoppt. Runde für Runde, hunderte, tausende. Er denkt nicht an Schlaf, er denkt an seine Rekorde und an seinen Motor, der so überaus brav läuft, und er denkt an die Stoßdämpfer und die Gelenke und wie lange das alles bei der Kurvenbeanspruchung wohl halten wird. Alle Augenblicke kommt ein Kellner und bringt ihm einen Espresso — in zwei Stunden waren es einmal 13. Die Marelli-Ingenieure wollen ihn dazu bewegen, beim nächsten Halt den Regler doch mal genau untersuchen zu lassen, und sie malen mit Kreide eindrucksvolle Diagramme an die Boxenwände, wie sie sich die elektrischen Disharmonien vorstellen, jeder gibt noch etwas anderes hinzu. Aber da kommen sie an den Falschen bei Abarth. Er schreit ihnen, gar nicht tutto con calma, seine ganze Verachtung der elektrischen Wissenschaft und ihrer Vertreter vor die Füße, und er denke gar nicht daran, das Auto auseinandernehmen zu lassen. Wenn ein Auto 1000 km hält, dann hält es auch 3000, meint er, das ist dann der nächste neuralgische Punkt. Und wenn es bis zu 5000 anstandslos läuft, dann kann man auch mit 8000 rechnen, aber natürlich darf man zwischendurch nichts auseinandernehmen. Hab' ich erst mal die 8000, dann kommen auch die 10 000 km zustande. Weitergefahren wird! Autos bestehen nicht nur aus Stahl und Leichtmetall und Gummi, da steckt auch etwas Lebendiges, Imponderabiles drin, dem man mit Koordinatensystemen und Schraubenziehern nicht beikommen könne. Camariere, uno espresso, per favore! Er ist hart, der Herr Abarth, aber er ist auch hart gegen sich selbst. Und der Wagen fährt und fährt. Bei jedem Fahrerwechsel werden sämtliche Reifen gewechselt, aus Gründen der Vorsicht, es sind ja die winzigen Normalreifen 5.20×12 des kleinen Fiat 600, denen bei dem hohen Tempo in den Steilkurven viel zugemutet wird.

Die neuen Rekorde der Klasse H (500—750 ccm)

3000 km	158,61 km/st	(bisher 103,51)
4000 km	156,36 km/st	(bisher 103,42)
3000 Meilen	144,95 km/st	(bisher 103,26)
5000 km	145,17 km/st	(bisher 136,42)
4000 Meilen	144,98 km/st	(bisher nicht vorhanden)
5000 Meilen	145,12 km/st	(bisher nicht vorhanden)
10000 km	140,66 km/st	(bisher nicht vorhanden)
24 Std.	155,98 km/st	(bisher 148,03) gef. km: 3743,6
48 Std.	145,39 km/st	(bisher 126,79) gef. km: 6978,9
72 Std.	140,63 km/st	(bisher nicht vorhanden) gef. km: 10125,5

Es wachsen die gefahrenen Kilometer und die Bartstoppeln in den Gesichtern Abarths und seiner Monteure. Wie ein Ehemann sitzt er da, dessen Frau hinter der Kliniktür ihr Kind bekommt, und kann nichts anderes tun als warten und die Zeit stoppen und hoffen, daß alles gut geht. Die Stunden verrinnen, auf der Bahn so langsam wie im Wagen, und es geht alles gut. In der letzten Nacht, als es schlimm zu regnen beginnt und man ohne Scheinwerfer beim besten Willen nichts mehr sehen kann, muß der Wagen anderthalb Stunden stehenbleiben — so fällt der Durchschnitt um 5 km/st. Was tut's — es gibt noch keinen 10 000 km-Rekord, jede Zeit, die herauskommt, wird ein solcher werden.

Das kleine Auto ist aller Ehren wert. Wohl hatten wir dem von Abarth serienmäßig modifizierten Fiat 600-Motor von rund 42 PS bei 5400 U/min und 747 ccm Hubraum einige Standfestigkeit zugetraut; aber würden Chassis, Stoßdämpfer und Motorlagerung den Beanspruchungen der unaufhörlichen Steilkurvenfahrt widerstehen? Abarth war klug genug, das Stromlinienauto nicht allzu leicht zu bauen, sein Gewicht dürfte bei etwa 520 kg liegen, und diese Tendenz zur Solidität war genau richtig. Die aerodynamisch ungemein günstige Bertone-Karosserie ermöglichte es, mit rund 40 PS Leistung eine Geschwindigkeit von ca. 170 km/st zu erreichen. Eine sehr steife Übersetzung im Verein mit einer Arretierung der Drosselstellung auf ca. ¾ Öffnung reduzierte die erreichbare Geschwindigkeit auf max. 158—160 km/st. Der Motor fühlte sich dabei pudelwohl, und die Gleichmäßigkeit des eingehaltenen Tempos ließ die bisherigen Rekorde mit einer Leichtigkeit purzeln, die das Unternehmen zu einer Spazierfahrt machte.

So waren es nicht die Fahrer, denen die neuen Bestleistungen zu verdanken sind, sondern die ingeniöse und minutiöse Vorbereitung des kleinen Wagens, vor allem aber die über jedes Lob erhabene Leistung und Standfestigkeit des frisierten Fiat 600-Motors. Rekorde hin, Rekorde her: aber wenn ein so winziger, für diesen Zweck gar nicht ausgelegter Motor es ermöglicht, in drei Tagen und drei Nächten 10 000 km zurückzulegen, die Vierteljahresleistung eines durchschnittlichen Reisevertreters, und wenn er dabei rund 7 Liter pro 100 km verbraucht und am Ende der Fahrt so gesund ist, daß er die Prüfung anschließend noch einmal überstehen könnte, dann darf man wohl sagen, daß der kleine Herr Abarth und die große Fiat in Turin stolz sein dürfen.

Als wir uns dann an einem strahlenden italienischen Sommermorgen wieder nach Frankreich, England, Belgien, in die Schweiz und nach Deutschland begaben, hatten wir sämtlich unseren italienischen Sprachschatz um einen neuen Ausdruck bereichert: tutto con calma, per favore!

H. U. Wieselmann



Modeneser Tüfteleien

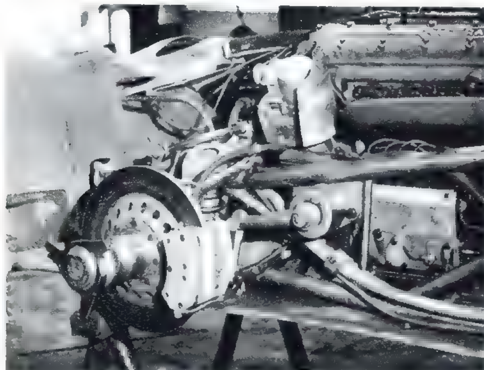


Maserati AGG 2000

Modena ist eine seltsame Stadt: im Kern rein mittelalterlich, an der Peripherie neuzeitlich industriell. Welch tolles Gewirr messerschmaler, winkliger Gäßchen rund um den prächtigen, romanischen Dom mit seinem fast 100 m hohen, schlanken Glockenturm! Und nur ein paar Minuten davon entfernt jagen durch die schnurgerade breite Via Ciro Menotti mit heulenden Motoren modernste Sport- und Rennwagen. An dieser einen Vorstadtstraße liegen nicht weniger als drei Autofabriken: Ferrari, Maserati und Stanguellini.

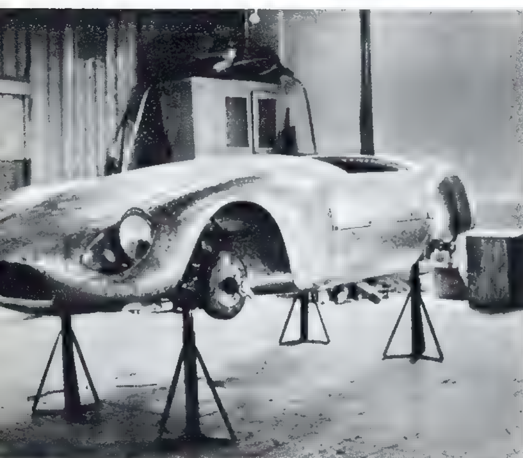
Freilich darf man sich darunter keine imposanten Großbetriebe mit Dutzenden von Hallen, Hunderten von Werkzeugmaschinen und Tausenden von Arbeitern vorstellen. Ferrari beschäftigt alles in allem knapp dreihundert Menschen, Maserati in der Automobilabteilung etwa ebensoviel. Stanguellini produziert Autos eigener Konstruktion gewissermaßen nur nebenbei, in minimalen Stückzahlen; im Hauptberuf verkauft, wartet und repariert er serienmäßige Fiat-Wagen.

Über Ferrari hat AUTO, MOTOR und SPORT schon oft berichtet. Wesentlich weniger weiß man hierzulande über Maserati und erst recht über Stanguellini. Ich habe deshalb, als ich kürzlich bei einer Italienfahrt durch Modena kam, diesen beiden Firmen einen Besuch abgestattet. Hier wie dort wurde ich sehr freundlich aufgenommen, durfte mich ungehindert überall umsehen und sogar nach Herzenslust fotografieren!



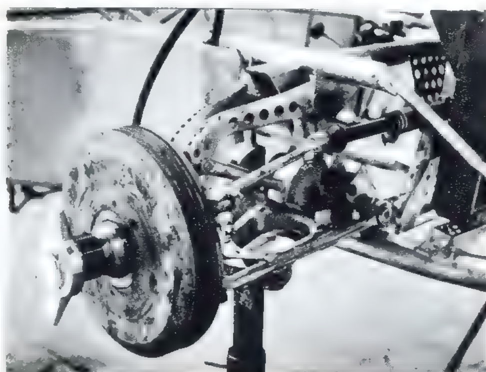
Maserati - Grandprix - Rennwagen mit Bosch - Einspritzpumpe und Dunlop - Scheibenbremsen.

Die Officine Alfieri Maserati, wie die offizielle Firmenbezeichnung lautet, gehört zum Konzern des italienischen Großindustriellen Adolfo Orsi und hat mit den autobesessenen Brüdern Bindo, Ernesto und Ettore Maserati schon seit 10 Jahren nichts mehr zu tun. Ende 1946 schieden die Brüder aus dem Orsi-Konzern, mit dem sie zehn Jahre zusammengearbeitet hatten, stillschweigend wieder aus, kehrten nach Bologna zurück, von wo sie 1937 nach Modena übergesiedelt waren, und gründeten dort die Officine Speciallizzate Costruzione Automobili, abgekürzt O. S. C. A. Ihren eigenen Familiennamen durften sie nämlich nach den mit Orsi getroffenen vertraglichen Abmachungen als Firmenbezeichnung nicht mehr benutzen. Seitdem laufen die von den Brüdern Maserati konstruierten und gebauten Sport- und Rennwagen unter dem Namen OSCA, während für den Entwurf der heutigen Maserati-Wagen der junge und offenbar sehr tüchtige Dr.-Ing. Alfieri verantwortlich zeichnet.



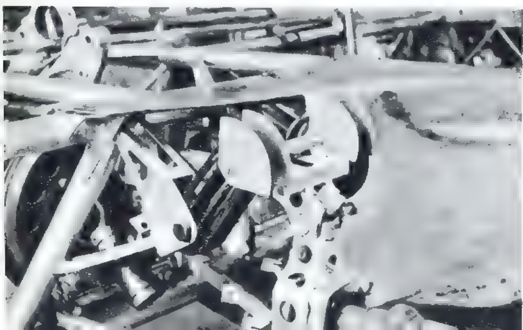
Stanguellini-Zweisitzer, für das diesjährige Le-Mans-Rennen, im Rohbau. Die Karosserie besteht aus Leichtmetall.

Das Maserati-Programm umfaßt derzeit folgende Typen: 150 S, 200 S, Sport 300 S, Gran Turismo AGG 2000 und 250 F. Der 150 S und der 200 S sind Rennsport-Zweisitzer mit 1,5 Liter 140 PS und 2 Liter 190 PS-Vierzylindermotoren. Der Sport 300 S, ebenfalls ein Rennsport-Zweisitzer, hat einen Dreiliter-Sechszylindermotor von 260 PS. Für Liebhaber schneller sportlicher Reisewagen ist der Gran Turismo AGG 2000 bestimmt, der mit seinem 140 PS-Zweiliter-Sechszylindermotor nach Werksangabe eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/st erreicht. Der 250 F ist der bekannte einsitzige Formel I-Rennwagen mit 2,5 Liter-Sechszylindermotor von rund 265 PS. Alle Maserati-Motoren haben schräghängende, durch zwei obenliegende Nockenwellen gesteuerte Ventile. Schon seit längerem sind Versuche im Gange, beim Grand Prix-Rennmotor die drei Weber-Vergaser durch direkte Benzin-Einspritzung mittels Bosch-Pumpe zu ersetzen. Seit neuestem wird auch mit Dunlop-Scheibenbremsen für die Vorderräder experimentiert. In Entwicklung befindet sich ferner ein bulliger 4,5 Liter-V8-Motor, der vorzugsweise bei Langstrecken-Wettbewerben nach Art der Carrera Mexicana eingesetzt werden soll.



Vorderrad-Aufhängung des Stanguellini-Zweisitzers. Sie entspricht im Prinzip der des Renault 4 CV, ist aber zur Gewichtserleichterung verschwenderisch ausgebohrt und hat an Stelle der Schrauben-Druckfedern auf Zug beanspruchte Gummibänder.

Maserati produziert derzeit 100 bis 120 Wagen pro Jahr. Bei Stanguellini sind es nicht mehr als 5 bis 6: winzige ultraleichte Ein- und Zweisitzer mit 750 ccm-Zweinockenwellen-Vierzylindermotor. Im Sportzweisitzer leistet dieser rund 65 PS bei 7500 U/min, im Renneinsitzer bei 8000 U/min sogar 80 PS! Stanguellini-Wagen haben im vergangenen Jahr die italienische Sport- und Rennwagen-Meisterschaft der 750 ccm-Klasse gewonnen. Besitzer aller normaler Fiat-Personenwagentypen können ihre Fahrzeuge bei Stanguellini auf höhere Leistung bringenlassen. Die sportfreudigen Italiener machen davon in solchem Umfang Gebrauch, daß Stanguellini die dafür nötigen Umbauteile im eigenen Betrieb serienmäßig fabriziert.



Die Hinterrad-Aufhängung. Auch sie ist vom Renault 4 CV übernommen. Die Gummifederung ist hier besonders gut sichtbar, ebenso der fachwerkartige Rohrrahmen.

Er arbeitet aber auch für fremde Besteller, falls ihm die Aufgabe reizvoll und lohnend erscheint. Gegenwärtig geht in seiner Werkstatt beispielsweise ein für das kommende Le Mans-Rennen bestimmter offener Zweisitzer der Vollendung entgegen, dessen Bau von einigen wohlhabenden französischen Autosport-Enthusiasten finanziert wird. Der Wagen hat einen Fachwerk-Rohrrahmen, an dem die vier Laufräder in der Art wie beim Renault 4 CV aufgehängt sind, jedoch nicht mit Schraubenfedern, sondern mit Gummibändern. Das Getriebe und die Hinterradbremsen stammen hingegen vom Citroen 2 CV. Stanguellini schätzt die mit seinem 750 ccm-Vierzylindermotor erreichbare Höchstgeschwindigkeit auf 185 bis 190 km/st.

Dr. Hans Woltereck

Runde um Runde

Interessante Kämpfe sind in dem Lauf für Rennsportwagen bis 1500 ccm zu erwarten, der anläßlich des Großen Motorradpreises von Deutschland am 22. Juli auf der nun endgültig ausgebauten Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart stattfindet. Porsche hat sich nun doch entschlossen, drei Wagen laufen zu lassen, obwohl die Rennabteilung dieser Firma sehr stark mit den Vorbereitungen für das acht Tage später zur Durchführung kommende 24 Stunden-Rennen von Le Mans in Anspruch genommen ist. Die drei Wagen, es handelt sich um zwei des neuen Typs 1500 RS, allerdings zweite Garnitur, und um ein Versuchsmodell, werden auf der Solitude voraussichtlich von Hans Herrmann, Graf Berghe von Trips und Richard von Frankenberg gesteuert. Die ostzonalen Automobil-Werke Eisenach bringen nicht weniger als fünf AWE an den Start, und zwar mit den Fahrern Barth, Rosenhammer, Thiel und Binner, der fünfte Wagen soll möglichst mit einem westdeutschen Fahrer besetzt werden. Mit großem Interesse wird bei diesem Rennen auch das Debüt des neuen 1500 ccm-Borgward-Rennsportwagens erwartet, von dem der Stuttgarter Bauer bei einer Versuchsfahrt auf dem Nürburgring einen guten Eindruck erhielt. Bauer wird auch den neuen, mit einem Vierzylinder-Einspritz-Motor ausgerüsteten Wagen fahren, die Fahrer der beiden übrigen Fahrzeuge, die gemeldet wurden, waren bis zur Stunde, da dieser Bericht geschrieben wurde, noch nicht bekannt. Der Borgward gibt laut Werksangabe bei 7000 U/min 130 PS ab. Das Wagen-Programm der Solitude umfaßt einen Lauf für Renn- und Seriensportwagen bis 1500 ccm, der für die Deutsche Meisterschaft gewertet wird.

Eugenio Castellotti konnte sich schon beim 327 km-Sportwagen-Rennen von Rouen für seine in Reims, auf Grund der Stallorder erlittenen Niederlage, wie er sagt, revanchieren. Collins und Moss starteten dort auf Aston-Martin, Castellotti für seine heimatliche Scuderia Ferrari.

Das Rennen für Sportwagen über 1500 ccm auf dem 6,54 km langen Kurs von Rouen entwickelte sich von Anfang an außergewöhnlich spannend. Die beiden Engländer übernahmen nach dem Start mit ihren Aston-Martin DB 3 S die Spitze, gefolgt von dem Franzosen Behra auf Maserati, Castellotti auf Ferrari und Perdisa auf Maserati. Im weiteren Verlauf des sehr interessanten Rennens, das in Abwesenheit von Fangio abrollte, konnte sich dann Perdisa auf den dritten Platz vorschieben. Behra sah sich jedoch den Ausreißversuch der jungen Piloten nicht lange an und setzte seinerseits zum Spurt an, so daß bei Hälfte des Rennens die Reihenfolge lautete: Behra in Führung vor Perdisa, Moss und Castellotti. Collins war bereits wegen Maschinenschadens ausgeschieden. Castellotti startete bald darauf eine Verfolgungsjagd auf die Spitze und zog Perdisa mit sich, der dabei mit 153,62 km/st die schnellste Runde drehte. Castellotti übernahm schließlich die Spitze bis ins Ziel, während Behra wegen eines Stoßdämpfer-Defekts sogar noch Moss vorbeilassen mußte und Dritter wurde. Perdisas Maserati war die wilde Jagd nicht gut bekommen und der Bologneser Student mußte ausscheiden. Der Deutsche Seidel konnte auf Mercedes-Benz 300 SL den siebten Platz belegen.

Ergebnisse: 1. Castellotti (Italien) Ferrari, 327,1 km in 2:10:31 = 150,36 km/st; 2. Moss (England) Aston-Martin, 2:10:35; 3. Behra (Frankreich) Maserati, 2:11:23,6; 4. Brooks (England) Aston-Martin, 1 Rd. zurück; 5. Salvadori (England) Aston-Martin, 1 Rd. zurück. Im Rennen der Sportwagen bis 1500 ccm siegte der Engländer Chapman auf Lotus Mark XI mit 141,50 km/st vor Schell auf Lotus, de Changy auf Porsche und dem Deutschen Helfrich auf Porsche. Die 750-ccm-Klasse gewann schließlich Hémard auf Panhard.

*

Die Dolomiten - Rundfahrt über 303,8 km brachte einen Erfolg des kleinen 1500er Osca über den großen 3,5 Liter Ferrari. Und zwar siegte der Italiener Cabianca auf Osca mit fast vier Minuten Vorsprung vor dem Belgier Gendebien auf dem 3,5 Liter Ferrari. Cabianca ließ mit einem Gesamtdurchschnitt von 100,41 km/st für das auf Dolomiten-Straßen ablaufende Rennen den Vorjahresrekord von 91,91 km/st ganz beachtlich hinter sich. Umberto Maglioli, der diesmal wieder auf Osca 1500 startete, wurde Dritter und Giardini auf 2 Liter Maserati Vierter. Gigi Villoresi siegte in der 750 ccm-Klasse auf Osca mit 88,99 km/st, während Giardini auf Maserati die 2 Liter-Klasse, Gendebien auf Ferrari die Konkurrenz über 2 Liter gewann. Bei den Gran Turismo-Wagen gab es folgende Erstplacierten: bis 1300 ccm: Gorza auf Alfa Romeo Giulietta Veloce, bis 2000 ccm: Toselli auf Fiat V 8 vor dem Schweizer Seiler auf Porsche Carrera und über 2000 ccm: Luglio auf Ferrari vor Zampiero auf Mercedes-Benz 300 SL.

*

Der von Ferrari für die 24 Stunden vorbereitete neue Tipo 625 Le Mans hat als Antriebsaggregat einen Vierzylinder-Motor mit 94×90 mm Bohrung bzw. Hub und ein Zylindervolumen von 2498 ccm. Bei einer Drehzahl von 6200 U/min gibt dieser mit zwei Weber-Doppelvergasern ausgerüstete Motor rund 225 PS ab. ... Ferrari soll für den Großen Preis von Frankreich pro Wagen ein Startgeld von etwa 13 000 DM erhalten haben ... Giuseppe Farina, der sich zur Zeit zur Auskurierung seiner beim Supercortemaggiore-Training erlittenen Sturzverletzungen in einer Mailänder Klinik befindet, hofft bald nach Hause entlassen zu werden ... Am 26./27. Juli sind es 50 Jahre her, daß der erste Große Preis von Frankreich für Rennwagen veranstaltet wurde. Er fand auf einer 82,9 km langen Rundstrecke bei Le Mans statt und ging über 12 Runden, von denen 6 am ersten und 6 am zweiten Tag ausgetragen wurden. Die Fahrer hatten also rund 1000 km, die doppelte Distanz eines heutigen Grand Prix, zurückzulegen. Die Wagen, die an diesem Rennen teilnahmen, insgesamt 32, waren Mercedes, Fiat, Panhard und Renault. Sieger dieses mörderischen Rennens, das bei glühender Hitze stattfand, wurde der Ungar Francois Szisz auf einem 12,9 Liter Renault mit einem Gesamtdurchschnitt von 101,36 km/st, 32 Minuten vor Nazarro auf Fiat. Szisz durchfuhr den Meßkilometer mit 148,71 km/st. Unter den Teilnehmern befand sich auch der Begründer der Targa Florio, Vincenzo Florio, der einen Mercedes steuerte ... Der Deutsche Kuhnke gewann auf einem Formel 3 Cooper mit 94,1 km/st das Rennen von Narbonne-Plage ... Drei neue Rekorde der Klasse E stellte Piero Taruffi mit seinem Tarf 11, der von einem auf 1720 ccm aufgebohrten Maserati-Motor angetrieben wurde, auf der Monza-Bahn auf. Taruffi erreichte folgende Werte: 100 Meilen mit 225,4 km/st, 200 km mit 225,4 km/st und 1 Stunde mit 212 km/st, Taruffi mußte kurz vor Ablauf einer Stunde nachtanken ... Die italienische Union der Automobil-Journalisten hat für 1956 Eugenio Castellotti die Nuvolari-Trophäe verliehen, und zwar erhielt sie Castellotti für seine ausgezeichnete Fahrt bei der Mille Miglia. Diese Auszeichnung wurde 1956 zum ersten Male vergeben und soll von nun an alljährlich dem Fahrer zuerkannt werden, der sich durch eine besondere sportliche Leistung auszeichnet ... 65 Millionen Francs wurden bereitgestellt, um bei Clermont-Ferrand, der Heimatstadt des bekannten französischen Rennfahrers Louis Rosier, eine Gebirgsrundstrecke für Automobilrennen zu bauen ... Gerüchteweise soll der italienische Ingenieur Colombo (früher Alfa Romeo und Ferrari), der den geteilten Achtzylinder-Reihen-Motor für den neuen Bugatti-Rennwagen konstruierte, sich mit der Absicht tragen, seine vertraglichen Verpflichtungen mit der Molsheimer Firma zu lösen. Wir wiesen schon früher darauf hin, daß im Konstruktions-Team für den Bugatti 251 Unstimmigkeiten bestehen. Nach dem enttäuschenden Debüt, das der Bugatti in Reims gab, halten wir die Entscheidung Colombos durchaus für möglich, da er seine Meinung anscheinend nicht durchsetzen kann ... Im jugoslawischen Gran Premio der Adria siegte der Italiener Franco Cortese auf Ferrari mit einem Durchschnitt von 121,4 km/st vor dem Österreicher Vogel auf Porsche und dem Deutschen Zeller auf Mercedes-Benz 300 SL. Die Sportwagenklasse bis 1300 ccm gewann der Hammerauer Kurt Zeller, der Bruder des bekannten BMW-Motorrad-Rennfahrers, auf einer Alfa Romeo Giulietta Veloce mit 108,95 km/st vor Günther auf Porsche ... Einen Wirtschaftlichkeitswettbewerb für Mobile und ähnliche Kleinfahrzeuge beabsichtigt der ADAC im Herbst auf dem Nürburgring durchzuführen ... Der Amerikaner Crawford gewann auf einem Porsche Spyder das Rennsportwagen-Rennen bis 1500 ccm von Beverly Hills in den USA mit einem Gesamtdurchschnitt von 128,3 km/st und war damit noch schneller als der Gewinner der großen Sportwagenklasse, Carol Shelby, der mit seinem 4,4 Liter Ferrari auf 121,4 km/st kam ... Falls der erste Einsatz des neuen Borgward zur Zufriedenheit verläuft, beabsichtigt die Bremer Firma mit dem Wagen auch beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring, dem schwedischen Sportwagen-Grand Prix und auf der Avus zu starten.

*

J. M. Fangio gewann auf Ferrari (unser Bild) den englischen Grand Prix in Silverstone vor Collins auf Ferrari und Behra auf Maserati. Die BRM von Hawthorn und Brooks übernahmen vom Start weg die Spitze, mußten aber nach 15 Runden Fangio und Moss weichen, die sich einen verbissenen Kampf um die Führung lieferten. Hierzu ist zu bemerken, daß auf einem kurvenreichen, mittelschnellen Kurs, wie Silverstone, die Leistungsüberlegenheit des Ferrari durch den besseren Abzug des Maserati ausgeglichen wird. Moss ging dann in der 70. Rd. an die Boxe, konnte zwar seine Fahrt fortsetzen, gab aber vier Runden vor Schluß endgültig auf. Collins stieg, nachdem sein Ferrari ausgefallen war, in den Wagen de Portagos um und wurde mit 1 Rd. Rückstand Zweiter. Die beiden BRM schieden nach der 24. Rd. aus. Hawthorn wegen Defekts, Brooks kurze Zeit später durch Sturz. Auch die Vanwall mußten vorzeitig die Waffen strecken. Sie wurden von Schell und Gonzalez gefahren. Castellotti schied ebenfalls aus. Collins führt nun mit 22 Pkt. vor Fangio mit 21 Pkt. in der Weltmeisterschaft. Ergebnisse: 1. Fangio (Ferrari), 2:59:47 = 158,72 km/st; 2. Collins (Ferrari), 1 Rd. zurück; 3. Behra (Maserati), 2 Rd. zurück; 4. Fairman (Connaught), 3 Rd. zurück; 5. Gould (Maserati) 4 Rd. zurück. Schnellste Runde: Moss mit 164,32 km/st.

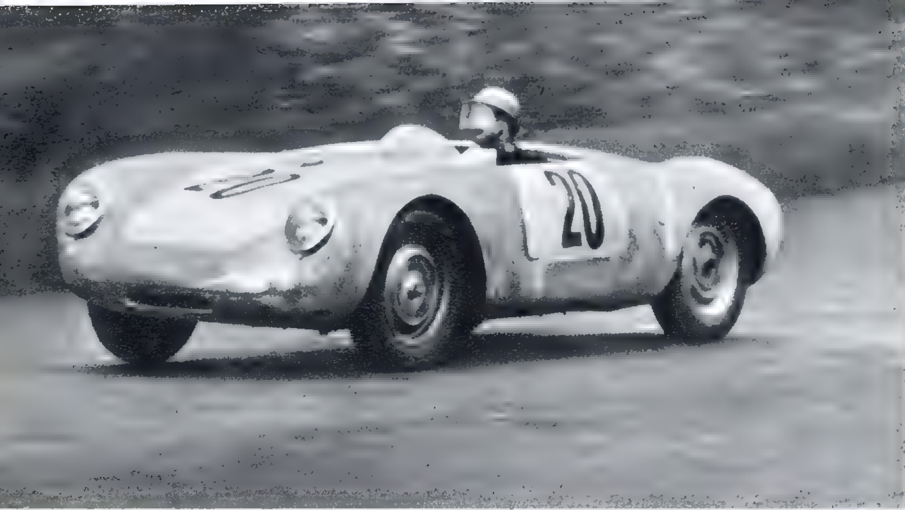
*

Die Franzosen Collange/Huguet siegten auf einer Alfa Romeo Giulietta in der internationalen Rallye des Alpes vor ihren Landsleuten Buchet/Storez auf Porsche, die Sieger der 1500er Klasse wurden und in der Wertung für die Europameisterschaft bei dieser Rallye den ersten Platz belegen konnten. Auch der Mannschaftspreis ging an Porsche, und zwar an ein gemischt französisch/amerikanisch/deutsches Team. Strähle/Wencher wurden auf Porsche 1300 Super Vierte im Gesamtklassement.

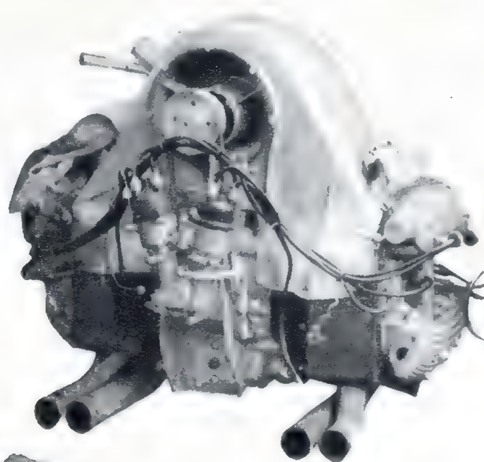
Gümo



In souveräner Manier gewann Weltmeister Fangio am vergangenen Sonntag den Großen Preis von England. Foto: Molter

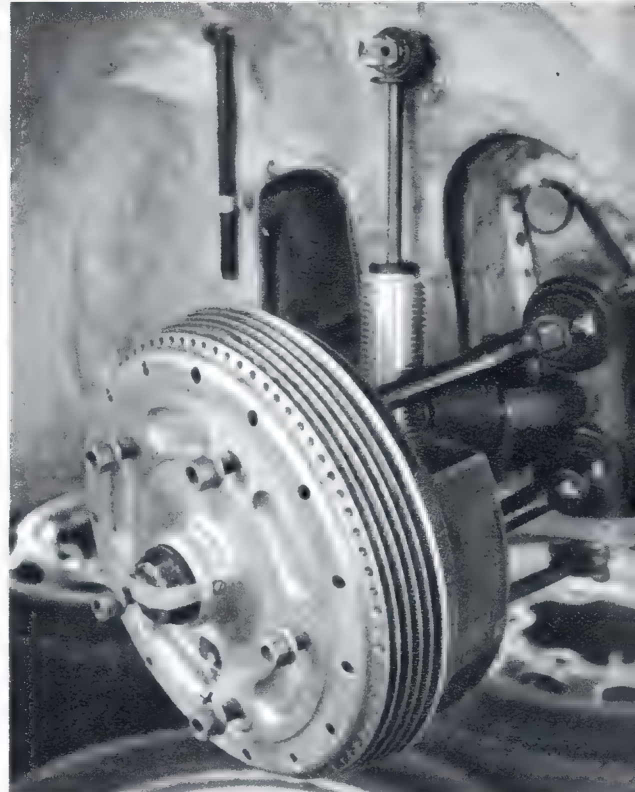


PORSCHE 1500 RS

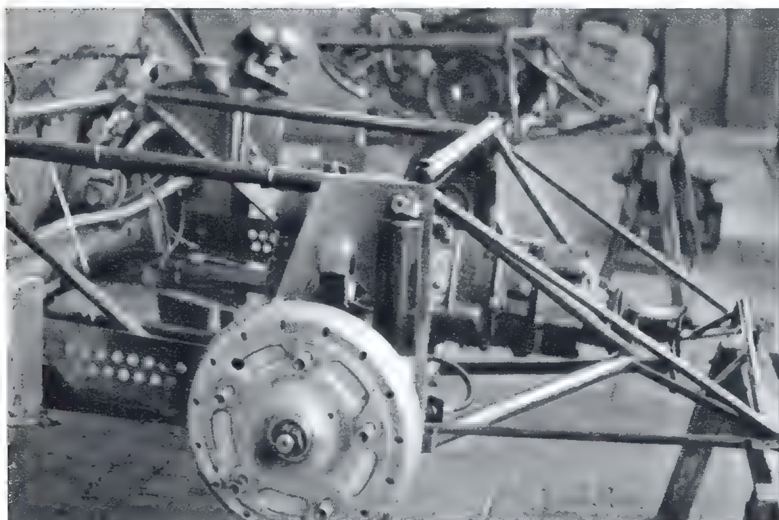


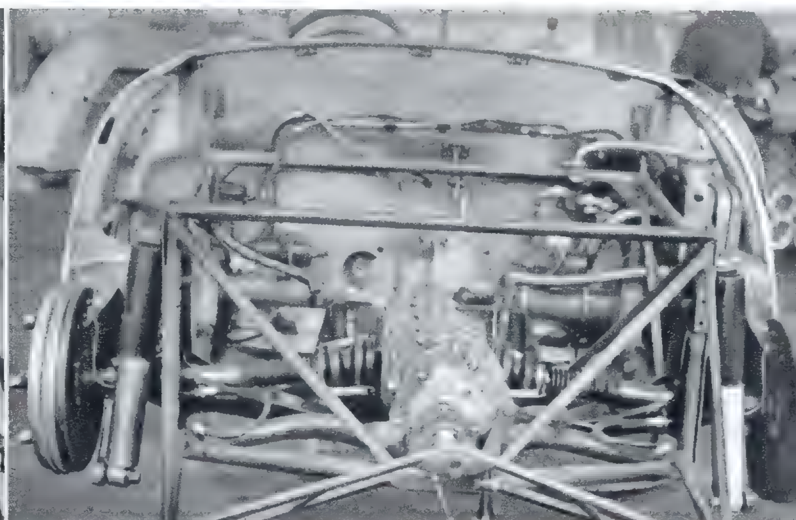


Porsches erfolgreicher 1500 RS, mit dem von Trips/Maglioli die 1000 km auf dem Nürburgring in ihrer Klasse gewannen und Maglioli bei der Targa Florio den Gesamtsieg über wesentlich stärkere Konkurrenz davontrug. Oben der luftgekühlte Viernocken-Wellen-Vierzylinder-Motor, hier ohne die beiden Weber-Doppelvergaser. Die Verteiler werden jetzt von der Kurbelwelle angetrieben. Der Vierzylinder, der bei einer Verdichtung von 9,8:1 etwa 130 PS leisten dürfte, wird für die 24 Stunden von Le Mans eine Veränderung erfahren, die eine weitere Leistungssteigerung bringen soll. Links das Kurbelgehäuse mit der Kurbelwelle und dem Antrieb der Königswellen.



Oben ist die Aufhängung des Vorderrades an zwei Kurbellenkern zu sehen, die mit Drehstäben und einem zur Kühlung verrippten Stoßdämpfer abgefedert sind. Unten der Stabilisator, und rechts neben der mit Kühlrippen versehenen Bremstrommel die großdimensionierte Kühllufteintrittsöffnung für die Bremsen. Unten links der hintere Teil des Rahmens aus dünnwandigem Stahlrohr, das durchschnittlich eine 1 mm starke Wandung hat und nur an den Querträgern 2 bzw. 1,5 mm Wandungsstärke aufweist. Der Motor wird vor die Hinterachse montiert. Daneben ein Bild der Hinterachse, als Doppelgelenk-Pendelachse mit tiefgelegtem Drehpunkt ausgelegt und mit Querlenkern abgestützt. Fotos: Molter





Wandler-Irrtümer

Im Zusammenhang mit dem Getriebeproblem (das genauer gesagt Drehmomentwandlerproblem heißen müßte), dem wohl delikatesten im gesamten Kraftfahrzeugbau, kann man auf eine ganze Reihe beliebter Irrtümer und falscher Vorstellungen stoßen; und diese tragen nicht wenig dazu bei, daß nicht nur bisher keine einwandfreie Lösung dieses Problems vorliegt, sondern daß sogar diejenigen, welche sich seit Jahrzehnten um seine Inangriffnahme und Lösung unermüdlich abmühen, kaum auf Unterstützung, dafür aber in der Regel auf Ironie, Spott oder gar offene Feindschaft seitens der Industrie stoßen. Mit Grundlagenforschung, wie sie in USA beispielsweise groß geschrieben wird, ist bei uns — zumindest auf dem Getriebesektor — so gut wie gar nichts los. Man beschränkt sich allenfalls darauf, ohne Rücksicht auf Verluste modischerweise den Schalthebel verschwinden zu lassen, weil die Amerikaner den Kunden auch in Europa diesen impertinenten Floh ins Ohr gesetzt haben. (Notabene ließ man den wackeren Fritz Kreis mit seiner raffiniert-einfachen, typisch europäischen „Matic" 15 Jahre erfolglos zappeln!)

Damit sitzen wir schon mitten in den Wandler-Irrtümern drin; denn die Ansicht, das Getriebeproblem bestehe ausschließlich oder auch wesentlich in der Frage der Schalthebelbeseitigung, ist keineswegs richtig! Der „Automat" ist ein durchaus sekundäres Randproblem. Entscheidend ist vielmehr die Beseitigung der Gangstufen, d. h. die Einführung der echt stufenlosen Getriebe, die zwar eine gewisse Automatisierung (vor allem am Motor) zur Folge haben werden, um ihren entscheidenden Sinn erfüllen zu können, die aber auch ungleich einfacher zu automatisieren sind als alle Stufenschaltroboter der Modeart.

Damit haben wir auch schon Irrtum Nr. 2 gefaßt: Alles, was heute herumfährt an Serienausführungen und sich stufenlos gebärdet, ist — außer der kleinen verwegenen DKW-Hobby — bestenfalls bedingt stufenlos, meist aber pseudostufenlos. Alle auf Föttingerkombinationen beruhenden USA-Matic's stellen — sofern sie nicht, wie Hydramatic, überhaupt nur hydrodynamisch gekuppelte Stufengetriebe ohne Zugkraftunterbrechung sind — lediglich hydraulisch-verschwimmende Anfahrhilfen dar, die dem Fahrer das langweilige Durchschalten der Gänge abnehmen sollen; während ihr nach Grad und Ausbeute unzulänglicher Wandeleffekt durch (heute meist 3!) nachgeschaltete, weitgehend automatische und vor allem krachsichere Planeten-Sondergänge ergänzt werden muß.

Bullige Motoren, im PS-Wettrennen auf schier supersportliche Literleistungen gezüchtet, verdanken ihre hohen Verdichtungen vielleicht bis zu einem gewissen Grad schon dem Matic-Einfluß insofern, als hohe (Klingel-) Füllungen im niedrigen Drehzahlbereich weitgehend durch Regeltendenz und die hydrodynamischen Merkmale ($Md_{Fött} = f(n)$!) unmöglich gemacht werden. Man kann daran erahnen, was künftige echt stufenlose Wandler mit wahrhaft sinnvoller Regelung den Motoren an „mechanischen Oktanen" bescheren werden.

Außer Buick, die sich unter ständigem Zuwachs an weiteren Leit- oder Laufrädern im Föttinger-Teil bemühen, rein-hydraulisch zu übertragen (was höchste Verdichtungen gestattet), suchen alle übrigen sich am „direkten" Gang als dem Garanten verlustarmer Reisefahrt (durch Überbrückekupplungen) festzuklammern, weil dadurch der Schlupf der Föttinger-Kupplung beseitigt werden kann; ein Verfahren, demzufolge die Neigung, möglichst alles im „Direkten" zu schaffen, genau so aktuell ist wie zu Zeiten der zwei-gängigen Blech-Lizzy von Ford. Das besagt aber nichts anderes, als daß der Motor nach wie vor elastisch sein muß; daß also von einer Lösung des Getriebeproblemes keine Rede sein kann. Letztere liegt nämlich erst dann vor, wenn die völlige Stufenlosigkeit und sinnvolle Automatisierung es den Motoren gestatten wird, nach ihrer (typisch motorischen) Fasson selig zu werden, d. h.: nur noch auf einer optimalen, extrem unelastischen Kennlinie laufen zu können, welche beste Füllung und höchste Effektivverdichtung nur dort aufweist, wo man hohe Leistungen braucht (und auch dynamisch gut verschlucken kann), nämlich bei hohen Drehzahlen; während man „unten" knapp (also klopffrei!)! füllt, was Rundlauf und Sparsamkeit (durch relative Expansionsverlängerung) bedeutet.

An dieser Stelle ist der Angelpunkt weiterer falscher Vorstellungen, wie sie oft jene mutigen Leute haben, die sich tollkühn an solche ketzerischen Gedankenkomplexe heranwagen oder sie gar schon vortastend ausprobieren. Der verführerische Wunsch, auch mit solchen echt stufenlosen (da hydrostatischen) Wandlern möglichst bald den Anschluß an den „gelobten Direkten" zu erreichen und dann die Hydraulik zu blockieren oder kurzzuschließen, ist falsch, da er den eigentlichen Sinn, die unerhörten Möglichkeiten der echt stufenlosen Wandler (für den Motorenbetriebszustand sowohl wie für die konstruktive Auslegung) zunichte machen würde!

Ebenso verfehlt sind gelegentlich zu lesende Erwägungen, daß man mit solchen Getrieben — wenn man der gedanklichen Versuchung des „Direkten" widerstanden hat — im Fahrbetrieb den Motor auf eine „bestimmte günstige" Drehzahl fest einstellen und dann mit dem Getriebehebel fahren würde, wobei ein Motorregler durch Drosselbeeinflussung die jeweils nötige Füllung einstellen müßte. Das würde natürlich die so wichtige Möglichkeit, die spezifisch vielfressenden Teilfüllungszustände radikal auszuschließen, untergraben.

Entscheidend für eine sinnvolle Regelung des Motors beim echt stufenlosen Drehmomentwandler von morgen ist nämlich, daß nicht mehr die Füllungen (bei „starren" Gangdrehzahlen!) im Fahrbetrieb schwanken, sondern daß der Motor stets mit der geringstmöglichen Drehzahl (bei hierfür optimalem Ladegrad) arbeitet; wodurch er weitestgehend geschont wird und derart (spezifisch und absolut) wenig verbraucht, daß er im durchschnittlichen Fahrbetrieb viel mehr Treibstoff erspart, als selbst ein mäßiger Wandler (wegen seines Wirkungsgrads) kostet!

Hier ist eines die Vorbedingung zum anderen: Der Motor ermöglicht es erst, die Wandlerverluste zu verantworten; und der Wandler macht solche unelastischen Motoren erst fahrtechnisch verdaulich. Damit hängt ein weiterer Irrtum zusammen: Die Wirkungsgrade bekannter, echt stufenloser Wandler liegen mit 85 : 90 (und mehr) % prinzipiell schon hoch genug, um kein Argument gegen Einbau in Kraftfahrzeuge mehr darzustellen. Lediglich bei langer Fahrt bergauf können schlechtere Wirkungsgrade (unter 80 %) Leistungseinbuße bedeuten und Kühlung erheischen (was auch z. B. bei USA-Matic's üblich und der Grund für deren Zusatzvorgelege ist, mit denen man auch bei Hydrostaten jederzeit solche — noch vorhandenen — Mängel notfalls mildern könnte).

Das Hauptproblem der echt stufenlosen Wandler ist die Leistungsausbeute bzw. das Baugewicht (sonst wären Thoma-Getriebe längst die Lösung, welche sich im Schwermaschinenbau seit Jahrzehnten bestens bewähren); denn preislich sind die Ami-Matic's auch nicht gerade Armeleute-Zubehör!

Ein letzter gern gemachter Fehler betreffs Notwendigkeit der Lösung der ewigen Getriebefrage soll am Schluß gestreift werden; er besteht in der mancherorts geäußerten Hoffnung, als könne die Brennturbine demnächst das Getriebeproblem gänzlich ausschalten, da ja jeder Turbinenläufer beachtliche Zugkräfte abgeben kann, wenn man ihn bei Stillstand voll anbläst, wobei auch eine Kupplung entfiele. Das mag betrieblich möglich sein; dennoch wäre es energiewirtschaftlich untragbar, weil jede Turbine (ähnlich wie auch alle Föttinger-Getriebe ohne Leitschaufelverstellung) es verbrauchsmäßig totübel nimmt, wenn sie wesentlich von ihrem Auslegungsbetriebsbereich abgedrängt wird. Verbräuche sind aber an sich bekanntlich der neuralgische Punkt der Brennturbinen, so daß die Turboleute heilfroh sein werden, eines Tages stufenlose Getriebe vorzufinden, die es ihnen gestatten, hübsch genau auf dem unsympathisch scharfen Gipfelgrat des „Wirkungsgradberges" manövrieren zu können! So hat z. B. auch der neue „Firebird II" von General Motors ein Vierganggetriebe mit Flüssigkeitskupplung erhalten, das neben dem Wärmeaustauscher an den diskutableren Fahrverbräuchen sicher seinen Anteil hat. Im übrigen dürfte es auch sehr sympathisch sein, bei künftigen Turbowagen nicht stufige Gangwechsel vornehmen zu müssen, bei denen man die thermisch und mechanisch irrsinnig hoch beanspruchten Laufräder ja rasch etwa von 20 000 auf 28 000 Umdr/min beschleunigen müßte (oder umgekehrt) bei Stufen 1:1,4. Also von den Turboleuten werden wir die Getriebesorgen grundsätzlich keinesfalls abgenommen bekommen!

Vom allerbeliebtesten Wandler-Irrtum, der vor allem für viele Amateur-Erfinder verhängnisvoll und enttäuschungsträchtig ist, wollen wir heute nicht sprechen, da es sich inzwischen ja ziemlich herumgesprochen hat, daß eine Schlupf- oder Rutschkupplung noch kein Drehmomentwandler (sondern nur ein Drehzahlwandler mit Verlusten) ist, wie man ihn praktisch allerdings stets benutzt, um beim Anfahrvorgang im I. Gang den Unterschied zwischen der noch stillstehenden Getriebewelle und der Motorwelle zu überbrücken. Hierbei muß man übrigens stets mit Wirkungsgrad Null anfangen, weswegen ein Entsetzen über die ebenfalls bis auf Null zurückgehenden Wirkungsgrade aller Wandler im Anfahrbereich verfehlt ist!

Dipl.-Ing. S. Lubinski



Gedanken zum Kundendienst

Kaufte man in den zwanziger Jahren einen Wagen, so bekam man einen großen Schmierplan zum Anheften in der Garage und eine mehr oder weniger schöne Fettspritze zum Werkzeug mitgeliefert. Der Wagenbesitzer konnte nun seinen Wagen gut oder schlecht pflegen, je nachdem er häufig oder selten die Fettspritze betätigte. Es war das beinahe eine Kavaliersarbeit.

So um 1938 herum, glaube ich, wurde das anders. Von da an gab es das Kundendienstheft, und das Selbstabschmieren des Wagens wurde wegen der schwierigen Zugänglichkeit der Schmierstellen für den Selbstfahrer unmöglich. Nun kam also der Kundendienst, über den heute einiges zu sagen ist.

Man bemüht sich um dich beinahe selbstaufopfernd, solange du beabsichtigst, einen Wagen zu kaufen. Dann kommst du pflichtgemäß nach 500 oder 1000 oder 10 000 km, je nachdem, zu den freundlichen Autohändlern, wo du höflich empfangen und gebeten wirst, den Wagen nach so und so viel Stunden wieder abzuholen. Vielleicht kommst du etwas zu früh zurück, dann steht der Wagen noch da, wo du ihn verlassen hast, oder aber der jüngste Lehrling müht sich mit der 15 atü-Spritze in der Grube beim Abfetten ab, wobei er von den älteren Gesellen dauernd angetrieben wird: „Immer noch nicht fertig? Wir werden dir Beine machen!" Der erschreckte Lehrling schreit von unten, daß er gleich fertig sei und unterläßt es lieber, die schwierigen Schmierstellen, die nicht leicht zu erreichen sind oder die schwer Fett durchlassen, abzufetten, ehe er sich weiterem Zureden aussetzt. Du selbst, in deinem guten Anzug, kannst schon nicht selbst in die Grube steigen, um nachzusehen, man läßt dir dazu auch keine Zeit. Dazu kann man so einfach bei der durch die neuen Hochdruckspritzen verursachten Besudelung mit Fett nicht erkennen, ob die Schmierstelle wirklich vorschriftsmäßig durchgefettet wurde oder ob das Fett nur außen heruntergelaufen ist. Das merkt man erst zu Hause, wenn man sich wirklich hierzu die Mühe nimmt. Wer tut das aber heute noch?

So steht zum Beispiel im Pflegeplan: Nach 10 000 km Lichtmaschine zerlegen und alle Lager neu einfetten. Solltest du darauf bestehen, so erwartet dich ein ungläubiges Erstaunen in der Werkstätte: „Das tun wir nie, es ist auch wirklich nicht nötig!" Verlangst du es aber und erreichst es durch extra gespendete Zigaretten, dann sind die Lager trocken. Verlegenes Schweigen der Werkstätte.

Solche Beispiele könnte ich beliebig viele aufzählen! Wozu? Es ist eine traurige und beschämende Angelegenheit! Die Werkstätten bauen darauf, daß die Wagenbesitzer eh' nichts vom Wagen verstehen und dann auch viel zu bequem sind, nachzuprüfen. Ob ein ausgelaufenes Lager repariert wurde, merkt jeder, aber nicht, ob ein schwer zugängliches Achslager geschmiert wurde. „Wozu soll ich auch nachprüfen, ich habe ja mein Kundendienstheft. Da steht ja drin, was die Werkstätte alles zu machen hat!" Wenn dann ein Lager vorzeitig klappert, kommt es auf die Rechnung, die man von der Steuer absetzen kann. So denken leider beide Seiten!

Doch will ich keinen Stein auf die Werkstätten werfen! Es muß deutlich gesagt werden, sie können mit dem schnell anwachsenden Kraftfahrzeugbestand nicht mehr Schritt halten, ihnen fehlt es an Betriebskapital, um die immer neu entwickelten Spezialgeräte anzuschaffen. Dazu ist es unmöglich, genügend Schlosser jederzeit bereitzuhalten, um alle die plötzlich vor Pfingsten oder den großen Ferien eintrudelnden Fahrzeuge behandeln zu können, die alle vor der großen Fahrt noch schnell den nötigen Kundendienst erhalten wollen. Dagegen sind dann nach den Ferien und im Winter zu wenig Fahrzeuge zu betreuen, die eine zu große Belegschaft unwirtschaftlich erscheinen lassen.

Daher sollten die Wagen wieder so gebaut werden, daß auch der Selbstfahrer ohne Spezialgeräte zu Hause abschmieren kann und nur besonders schwierige Arbeiten durch eine Vertragswerkstatt machen läßt. Diese Vertragswerkstätten könnten dann neben den großen Reparaturen diese besonderen Pflegemaßnahmen in Ruhe durchführen, ohne daß sie ihre „Spezialisten" mit solchen einfachen Arbeiten belasten.

Das beim Kauf überreichte Kundendienstheft mit seinen „Sonderpreisen" schafft erst diese unerwünschte Überlastung in der Vertragswerkstatt. Fahrgestell abschmieren, Ölwechsel vornehmen kann heute wirklich jede echte Tankstelle, bei der man meist besser bedient wird, als in der mit Arbeiten überlasteten Spezial- bzw. Vertragswerkstätte. Aber da es eben im Kundendienstheft steht: „Nur bei der Vertragswerkstätte zu Sonderpreisen!" muß es doch richtig sein.

Mein Wagen wird jedenfalls — von Spezialarbeiten abgesehen — von einem kleinen, zuverlässigen Kraftfahrzeugmeister besser gepflegt als in einer großen Werkstatt von Lehrlingen und überlasteten Gesellen. *M.*

1 Kilometer Straße fehlt

Da wird nach jahrelangen Vorbereitungen eine neue Straße vom Stadtzentrum M.-Gladbach aus unter Aufbietung von viel Geld und Arbeitskraft gebaut. Sie soll die Aufgabe haben, auf kürzestem Wege die Viersener Umgehungsstraße, die Kölnische Straße, zu erreichen und damit die schnellste Verbindung zur Landesgrenze herzustellen. Die Straße ist fertiggestellt, eine wunderschöne Verkehrsstraße, die sich in elegantem Bogen über eine für diesen Straßenzug eigens gebaute Brücke hinzieht.

Aber an der Viersener Stadtgrenze — einen einzigen Kilometer von der verkehrstechnisch ebenfalls erstklassigen Kölnischen Straße entfernt — ist es restlos aus mit der Herrlichkeit. Unvermittelt geht der Asphalt der Verkehrsstraßen von beiden Seiten in einen unbeschreiblich erbarmungswürdigen Landweg zehnter Ordnung über, in ein wahres Achsenbruchgelände mit vorsintflutlichen Schlaglöchern.

„Keine Durchfahrt!" warnen Verkehrsschilder hüben und drüben. Man langt an den Kopf und fragt sich, wie so etwas heutzutage überhaupt noch möglich sein kann: eine erstklassige Verkehrsstraße, die irgendwo im Gelände aufhört und in Schlaglöchern ein unrühmliches Ende findet, obwohl in nächster Nähe die Fortsetzung für einen zügigen Durchgangsverkehr gegeben ist!

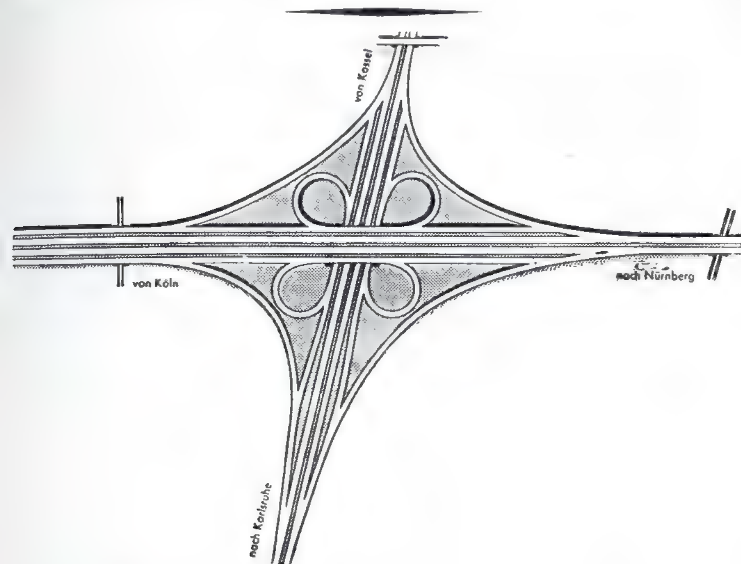
Wir haben uns sagen lassen, daß die Durchführung des Straßenzuges geplant war. Auch das Geld war aus Landesmitteln da. Allerdings floß

Bis zu den Baumreihen haben zwei Städte wacker gebaut. Dazwischen liegt Wüste.



dieses Geld komplett in die Kasse M.-Gladbachs, ohne daß man sich dort veranlaßt gesehen hätte, mit diesem Geld auch das auf Viersener Gebiet liegende Stück Weges entsprechend auszubauen. Das Geld ist verbaut. Basta. Und Viersen sieht sich außerstande, von sich aus dieses Teilstück zu finanzieren. Die 200 000 DM müßte es schon vom Lande dafür bekommen. Sie sollen ja auch kommen, ist wie oft schon gesagt worden. Und somit erleben wir die Groteske, daß eine großzügig angelegte Verkehrsstraße brachliegt, weil 1 km Straße vorerst noch ein für die Durchfahrt nicht freigegebenes Achsenbruchgelände ist . . .

Dafür haben M.-Gladbach und Viersen aber für dieses umstrittene Kilometer-Stück eine „Umgehungsstraße" durch das idyllische Helenabrunn. Dieser Hohlweg ist 5,5 Meter breit, für Fußgänger und Durchgangsverkehr eine Riesengefahr. Am Niederrhein fragt man sich mit Recht, wie lange diese Verkehrspointe noch erhalten bleiben soll. *Sch.*



Frankfurter Kleeblatt

Seit 10. Juli ist das Frankfurter Kleeblatt, das ist die Verbindung der Autobahn Kassel—Frankfurt—Mannheim—Karlsruhe mit der Autobahn Industriegebiet—Frankfurt (später weiter nach Würzburg—Nürnberg) dem Verkehr übergeben. Es dürfte dies bis auf weiteres das größte Straßenkreuz Europas sein.

An dem gewaltigen Bauvorhaben, dessen Planung schon auf die Vorkriegszeit zurückgeht, wurde seit 1954 gearbeitet. Rund 400 000 Kubikmeter Massen, das ist ungefähr die Ladung für 35 000 schwere Lastzüge, mußten herangefahren werden, die man für Erdarbeiten, Aufschüttungen und Straßendecken brauchte. Die gesamten Baukosten werden auf rund 8 Millionen Mark geschätzt, die sogar verhältnismäßig niedrig erscheinen, wenn man bedenkt, daß man derzeit mit rund 2,3 Millionen DM Baukosten pro Autobahnkilometer rechnet.

Das Frankfurter Kleeblatt ist in allen Richtungen vierbahnig ausgebaut, wobei die Abbieger vom Durchgangsverkehr getrennt werden. Der Rechtsabbieger verläßt verhältnismäßig frühzeitig den Geradeausverkehr und kann in weitem Bogen die neue Richtung einschlagen. Ebenfalls völlig ungestört finden Linksabbieger ihre neue Fahrtrichtung. Gleichzeitig mit der Eröffnung des Kleeblattes wurde die neue, ebenfalls sehr großzügig angelegte Auffahrt Frankfurt-Süd an der Mörfelder Landstraße teilweise aufgemacht, so daß Fahrzeuge aus Köln, Kassel oder Mannheim kommend über das Kreuz zu der neuen Auffahrt gelangen.

Eine vierbahnige Unterführung am Frankfurter Kleeblatt. Die beiden äußersten Fahrbahnen sind für den Abbiegeverkehr bestimmt.



Frankfurter Schilder

In Frankfurt braucht man nur 1000 Meter am Mainufer entlangzulaufen, um ein halbes Dutzend der merkwürdigsten Verkehrsschilder zu finden.



Auf den verrosteten Schildern soll sich wohl jeder diejenige Entfernung zum unbeschrankten Bahnübergang aussuchen, die ihm am besten paßt.

Achtung! Ruderboote!



Haltegebot und -verbot an einem Mast.



Einfahrt in den Main verboten!



Das Viereckschild ist falsch angebracht; seine Rückseite zeigt zum Fahrer.

Fotos (6) Baatz





Taxis ohne Fahrer

In Paris wie in allen Großstädten der zivilisierten Welt wird das Verkehrsproblem von Tag zu Tag schwieriger und immer näher rückt die beklemmende Aussicht, es könnte eines Tages unlösbar sein. Viele Vorschläge befassen sich bereits damit, wie man diese Gefahr vielleicht abwenden könnte, doch haben fast alle aus diesem oder jenem Grunde nur geringen praktischen Wert. So originell und radikal war jedenfalls wohl noch keines der bisherigen Projekte wie das eines angesehenen französischen Ingenieurs. Er heißt Antoine Martin, war früher Direktor der indochinesischen Eisenbahnen und ist heute technischer Berater der obersten französischen Luftschutzbehörde. Und das ist seine Idee:

Das Verkehrsproblem betrachtet er bereits dann als gelöst, wenn es gelingt, die Parkraumnot zu beseitigen. Diese aber wird ganz einfach dadurch behoben, daß man für die gesamte Innenstadt von Paris ein allgemeines und grundsätzliches Parkverbot erläßt, für das nur drei leicht zu kontrollierende Ausnahmen zugelassen werden: erstens für Omnibusse, zweitens für Lieferwagen während der Zeit des Ein- und Ausladens sowie drittens für die besonders gekennzeichneten Taxis ohne Fahrer. Solcherart würden praktisch alle privaten Kraftfahrzeuge von den Parkplätzen der Innenstadt ferngehalten, für die genannten drei Gruppen aber würden die vorhandenen völlig ausreichen.

Das Frappierende an dem Vorschlag sind vor allem die Taxis ohne Fahrer. Antoine Martin denkt dabei an eigens zu diesem Zweck gebaute Kleinwagen, die vier Sitze und eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 70 km/st haben sollen. Sie werden, ähnlich den Münzfernsprechern, mit Geldautomaten ausgerüstet. Wer ein solches Taxi benützen will, steckt eine Spezialmünze in den Automaten, woraufhin sich die Zündung einschalten läßt und der Wagen, sofern man keine weiteren Münzen einwirft, entweder 4 Kilometer weit oder 15 Minuten lang benützt werden kann. Die Spezialmünzen sollen für 100 Franken, das sind etwas über 1 Mark, überall in der Stadt erhältlich sein.

Die diesem Zweck dienenden Kleinwagen würden sich, da sie nur einfach und robust zu sein brauchen, billig herstellen und schnell amortisieren lassen. Jeder Benützer kann sein Taxi nach Gebrauch überall stehen lassen, ohne sich weiter darum zu kümmern. Es würde sich dadurch von selbst ergeben, sofern man im Pariser Stadtgebiet etwa 100 000 Wagen dieser Art einsetzt, daß jeder überall ein fahrbereites Taxi vorfindet. Man hat errechnet, daß das augenblickliche Verkehrsbedürfnis dank einer solchen Rationalisierung des Fahrzeugparks ungefähr mit einem Viertel der derzeit in Paris rollenden Wagen leicht bewältigt werden könnte. Und jeder Bürger hätte solcherart praktisch immer ein fahrbereites Auto vor seiner Haustüre stehen. Für die Privatwagen müßten am Stadtrand große Garagen und Parkplätze gebaut werden. Es ist übrigens klar, daß für viele Stadtbewohner unter solchen Umständen überhaupt kein Bedürfnis mehr bestünde, ein eigenes Auto zu halten.

Für die Automobilindustrie wäre das begreiflicherweise bereits Grund genug, alles daranzusetzen, die Verwirklichung solcher Projekte zu verhindern. Indes brauchte dies kein absoluter Hinderungsgrund zu sein. Wir können es zwar nicht definitiv beurteilen, hielten es aber immerhin für möglich und denkbar, daß man in Frankreich eines Tages auf den Vorschlag des Ingenieurs Martin zurückkommt. In Deutschland hingegen wird dies niemals der Fall sein. In unserem Polizei- und Obrigkeitsstaat nämlich wäre es schlechterdings unvorstellbar, daß man wahrhaftig Autos herumfahren ließe, deren Nummern aufzuschreiben sinnlos wäre, weil der jeweilige Fahrer hintennach kaum mehr ermittelt werden kann. Und dann, o Schreck, würden sich da womöglich auch Leute ans Steuer eines solchen Taxis setzen können, die gar keinen Führerschein besitzen. In Frankreich steht diese Frage kaum mehr zur Diskussion, da es ohnehin ziemlich feststeht, daß dort der Führerschein so bald wie möglich abgeschafft werden soll, weil man über dessen höchst geringen Wert mittlerweile Klarheit gewann. Zu behaupten, daß das gleiche auch für das entsprechende amtliche Dokument deutscher Behörden gelten könnte, so respektlos wird doch hier wohl niemand sein. Und deshalb wird es vielleicht eines Tages in Frankreich, bestimmt aber niemals in Deutschland Taxis ohne Fahrer geben!

Meck

Die deutschen Automobilclubs zur geplanten Geschwindigkeitsbegrenzung

Die vier deutschen Automobilclubs haben in einer gemeinsamen Sitzung beschlossen, mit allen Mitteln die beabsichtigte Wiedereinführung genereller Geschwindigkeitsbegrenzungen zu verhindern. Die hierfür maßgebenden Gründe wurden in einer gemeinsamen Eingabe dem Bundesrat, dem Verkehrsausschuß des Bundestags, dem Bundesminister für Verkehr und den Zuständigen Länderministern mitgeteilt. In der Eingabe wird festgestellt, daß die statistischen Angaben, mit denen eine erhebliche Steigerung der Zahl der Unfalltoten seit Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung bewiesen werden soll, falsch sind.

Der ADAC, der AvD, der DTC und der DMV verfolgen in ihrem Verantwortungsbewußtsein für die Gestaltung eines sicheren Verkehrsablaufs als die berufenen Vertreter der deutschen Kraftfahrt mit großer Sorge die Bestrebungen des Herrn Bundesministers für Verkehr, die generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge einzuführen. Die deutschen Automobilclubs sind nach eingehender Untersuchung übereinstimmend der Auffassung, daß die generelle Geschwindigkeitsbeschränkung kein geeignetes Mittel ist, die Unfallziffern zu senken.

Die Schlußfolgerungen, die der Herr Bundesminister für Verkehr aus der Unfallstatistik zur Begründung seiner geplanten Maßnahmen heranzieht, sind unrichtig. Die durch die Bundesstatistik ausgewiesene Zunahme der Verkehrstote nach der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Jahre 1953 ist ausschließlich auf eine Änderung der statistischen Erfassungsmethode zurückzuführen. Bis zum Jahre 1952 zählte die Statistik als Verkehrstote nur Personen, die unmittelbar bei einem Unfall ihr Leben einbüßten. Seit 1953 wurden dagegen in die Zahl der Verkehrstoten zusätzlich auch jene Personen einbezogen, die im Verlauf von 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind. Die Zahl der Verkehrstoten im Jahre 1952 wäre nach der heute geltenden Erfassungsmethode um etwa 35% höher gewesen. Ein sprunghaftes Ansteigen der Zahl der Unfalltoten nach der Aufhebung der generellen Geschwindigkeitsbegrenzung liegt also in Wirklichkeit nicht vor.

Eine Auswertung der Unfallstatistik in ihrer Beziehung zum Kraftfahrzeugbestand beweist vielmehr, daß die Zahl der Verkehrstoten pro 1000 Kraftfahrzeuge in den letzten fünf Jahren von 4 auf 2,28 kontinuierlich abgesunken ist. Eine Relation zwischen den jährlichen Verkehrsunfallziffern und den jährlichen Fahrleistungen, aus dem Treibstoffverbrauch berechnet, ergibt, selbst ohne Berücksichtigung des Kraftfahrzeug-Verkehrs der fremden Streitkräfte und der nach Millionen zählenden Auslandstouristen auf deutschen Straßen, ein noch günstigeres Bild.

Generell angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen, deren Beachtung in der Gesamtheit nicht zu kontrollieren ist, führen automatisch zu einer täglich sich millionenfach wiederholenden Mißachtung. Bei Festlegung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung ist es nämlich nicht möglich, die optimale Geschwindigkeit für jede einzelne Straße und Örtlichkeit zu erfassen. Eine Beschränkung, die für eine schmale und vielbefahrene Straße vernünftig erscheinen mag und deshalb respektiert wird, muß für eine breite, übersichtliche Ausfallstraße zur Unvernunft werden. Auch der anständigste Kraftfahrer wird nicht einsehen, warum er auf einer solchen Straße nicht schneller fahren darf als generell angeordnet ist.

Eine zahlenmäßig angeordnete höchstzulässige Geschwindigkeit wird von den Kraftfahrern vielfach dahin mißverstanden, daß diese Geschwindigkeit in jeder Situation gefahren werden darf. So kommt es, daß Kraftfahrer in dem Gefühl, mit der Beachtung der Höchstgrenze der Fahrgeschwindigkeit seiner Verantwortung genügt zu haben, mehr nach dem Tachometer fährt anstatt seine ganze Aufmerksamkeit auf die jeweilige Verkehrssituation zu konzentrieren.

Die Automobilclubs sind daher der Überzeugung, daß eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung keinen wirksamen Beitrag zur Senkung der Unfallziffern darstellt, sondern im Gegenteil neue zusätzliche Unfallgefahren in sich birgt. Der Verantwortung bewußt, daß alles Notwendige getan werden muß, um die Verkehrsunfallzahlen wesentlich zu senken, schlagen die unterzeichneten Clubs geeignetere und wirksamere Maßnahmen vor, die ohne große Schwierigkeiten durchzuführen sind, wie beispielsweise einen verkehrsgerechten Ausbau des Straßennetzes, möglichst weitgehende Anwendung der Vorfahrtsregel nach § 13 Abs 1 („rechts vor links“), oder, soweit diese nicht durchführbar ist, eine Regelung des Verkehrs an Straßenknoten durch Polizeibeamte oder Signalanlagen.

Abschließend stellen die Clubs fest: Bei den heutigen Anforderungen des Verkehrs, können nur klare, einfache und allgemein verständliche Vorschriften Gewähr dafür bieten, nicht nur von Kraftfahrern, sondern auch von Fußgängern und Radfahrern verstanden und befolgt zu werden. Daher halten die Clubs es für unbedingt erforderlich, das seit 20 Jahren immer unübersichtlicher und weitläufiger gewordene Labyrinth der Verkehrsgesetze zu entwirren und dafür in systematischer Arbeit ein neues

unkompliziertes Gesetzeswerk zu schaffen, das in seinen Grundforderungen klar und weitblickend, im einzelnen aber für alle Verkehrsteilnehmer leicht verständlich und einprägsam ist.

Aus diesem Grunde warnen die deutschen Automobilclubs vor neuen Experimenten und bitten der Vorlage, neue Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Ermächtigungswege einzuführen, die Zustimmung zu versagen.

Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC)
Automobilclub von Deutschland (AvD)
Deutscher Touring-Club (DTC)
Deutscher Motorsport-Verband (DMV)

Der Unfall im Ausland

Man soll den Teufel nicht an die Wand malen und gleich an einen Unfall denken, wenn man ins Ausland fährt. Aber — ab und zu bumst es. Dabei muß nicht immer der deutsche Autotourist schuld sein. Es ist jedoch gut, wenn er Bescheid weiß, wie er sich im fremden Land nach einem Verkehrsunfall zu verhalten hat; denn hinter der Grenze gelten oft andere Paragraphen. Aus den bevorzugten europäischen Reiseländern bringen wir im Auszug einige wichtige Bestimmungen.

Frankreich: Nach einem Unfall muß am Unfallort entweder durch die Polizei (wenn auch Personen zu Schaden gekommen sind) oder bei Sachschäden durch einen Gerichtsvollzieher (Huissier) ein amtliches Protokoll mit Skizze angefertigt werden. Jeder am Unfall Beteiligte erhält ein Exemplar des Protokolls und der Skizze ausgehändigt. Da in Frankreich kein gesetzlicher Zwang zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung besteht, muß jeder Tourist bei einem Unfall dafür sorgen, daß mit amtlicher Hilfe alle erforderlichen Unterlagen (Kfz.-Nummer, Name und volle Anschrift des fremden Fahrers und evtl. der fremden Haftpflichtversicherung) für die spätere Regelung sichergestellt werden. Sind Personen verletzt, ist es zweckmäßig, der französischen Polizei zwecks Aufnahme in das Unfallprotokoll ausdrücklich zu erklären, daß der Verletzte die Absicht hat, als Nebenkläger in dem zu erwartenden Strafverfahren aufzutreten. In allen Fällen, in denen der Schuldige an einem Unfall unbekannt bleibt oder ganz oder teilweise zahlungsunfähig ist, empfiehlt es sich, den Ersatzanspruch bei dem in Frankreich für solche Fälle errichteten Garantiefonds anzumelden. Die Anschrift ist: „Monsieur le Directeur du Fonds de Garantie Automobile, 42. Rue de Clichy Paris 9e".

Achtung, es gibt in Frankreich nur wenig Vorfahrtsschilder. Prinzipiell hat der von rechts Kommende die Vorfahrt, es sei denn, daß ein besonderes Schild die Straße als vorfahrtsberechtigt kennzeichnet. Dieses Dreieckschild ist rot umrandet und hat in der Mitte einen dicken, senkrecht stehenden Pfeil, der von einer dünnen waagrechten Linie gekreuzt wird. Die Vorfahrtberechtigung gilt aber nur gegenüber der nächsten Kreuzung. Steht vor der nächsten Kreuzung kein solches Schild, dann tritt wieder die Rechtsvorfahrt in Kraft.

Italien: Für den italienischen Kfz.-Halter besteht kein Zwang zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung. Die Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen ist daher schwierig. Notwendig ist, nach jedem Unfall alle Beweismittel zu sichern. Ist nur Sachschaden entstanden, dann braucht die Polizei kein Protokoll aufzunehmen. Ausländischen Touristen erfüllt sie jedoch diesen Wunsch.

Gegen den ausländischen Unfallbeteiligten wird in Italien oft ein Strafverfahren eingeleitet. Es empfiehlt sich daher, daß man sich vor der Ausreise bei dem für den Unfall zuständigen Gericht erkundigt, ob ein Verkehrsstrafverfahren eingeleitet ist. Von dem Verkehrsunfall muß sofort das auf der Grünen Versicherungskarte verzeichnete italienische Büro informiert werden. Bei Vergleichsverhandlungen mit italienischen Haftpflichtversicherungen ist bedachtsam vorzugehen, da in der Regel eine Verzichterklärung auf weitere Ansprüche verlangt wird.

Jugoslawien: Jeder Unfall muß sofort der Polizei gemeldet werden, die darüber ein Protokoll macht. Vor Verlassen des Landes empfiehlt es sich, einen Anwalt mit der Wahrnehmung der Interessen zu beauftragen. Eine Haftpflichtversicherung ist in Jugoslawien nicht obligatorisch. Zu der Internationalen Grünen Versicherungskarte, die in Jugoslawien nicht gilt, besorgt man sich eine gelbe Zusatzkarte. Bei Unfällen in Jugoslawien wende man sich an Drzavni osiguravajuci zavod, Generalna direkcija, Beograd, Ul brigada 8, P.F. 250. Dies ist die Hauptniederlassung der jugoslawischen Staatsversicherung, die bei Vorzeigen der gelben Versicherungskarte Hilfe leistet und einer Beschlagnahme des Fahrzeugs entgegenwirkt.

Österreich: Bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden muß jeder beteiligte Fahrer sofort die nächste Polizei- oder Gendarmerie-Dienststelle informieren, die den Tatbestand aufnimmt. Ist nur Sachschaden eingetreten, kann diese Meldung unterbleiben, wenn die beteiligten Kraftfahrer gegenseitig ihre Identität nachweisen. Kommt es zu einem Strafverfahren gegen den fremden Schädiger, dann wird empfohlen, sich mit den Schadenersatzansprüchen diesem Strafverfahren als sogenannter Privatbeteiligter anzuschließen.

Spanien. Erfahrungsgemäß besteht die Gefahr der Beschlagnahme des Kraftfahrzeugs nach einem Unfall. Daher muß sofort das spanische Versicherungsbüro benachrichtigt werden, das auf der internationalen Grünen Karte angegeben ist, ebenso die deutsche Versicherung, damit diese Gesellschaften für eine etwaige geforderte Kautionszahlung einstehen. Eigene Schäden sind sofort der spanischen Versicherungs-Gesellschaft des spanischen Kfz.-Halters zu melden.

Schweiz: Im Gegensatz zu anderen Ländern steht dem Geschädigten aus der für Motorfahrzeuge abgeschlossenen Haftpflichtversicherung des Schädigers im Rahmen der vertraglichen Versicherungssumme unmittelbar ein Forderungsrecht gegen den Versicherer des Schädigers zu.

Bei der Verschiedenheit der Rechtslage in den einzelnen Ländern können unsere Hinweise keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Noch einen Rat gibt der AvD allen Auslandstouristen: Vergessen Sie die Grüne internationale Versicherungskarte nicht. Sie ersparen dadurch den Abschluß einer kurzfristigen Haftpflichtversicherung in vielen Ländern.

AvD-Pressedienst

Billiger u. schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT“

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An — **Bestellzettel**

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text ………. × gemäß obenstehendem Angebot auf:

……………………………………………

……………………………………………

……………………………………………

……………………………………………

……………………………………………

……………………………………………

……………………………………………

……………………………………………

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre-erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: ……………………

Ort: …………………… Datum: ……………

Straße: …………………… Nr.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

BMW

BMW Sport, fehlerfrei. Ausführl. Angebot an AB/P. E. Wiberg, Storgatan 25, Stockholm (Schweden). 3634/1329

BMW-Rennsportwagen, 2 Ltr., 80 PS, 3 Vergaser, obenlieg. Nockenwellen, neuer Motor, erst 1000 km gelaufen, 5fach neu bereift, 2 Ersatzfelgen, schwarze Lederpolsterung, zu verk. Angeb. unter 5260 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 3596/1326

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-PKW beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3609/1327

DKW

DKW F 8 Sportcabriolet, Ganzstahl-Karosserie, Viersitzer, Ia Zustand, Liegesitze, Liebhaberwagen, zu verkaufen. Angebote unter 5263 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3601/1326

FIAT

Fiat 1400-Karosserie, gebraucht, sehr preisgünstig. Fiat-Großhändler Fendler & Lüdemann, Hamburg, Norderstraße 151, Tel. 24 44 55, nach Geschäftsschluß 58 49 82. 3626/1328

Fiat, „Neuer 1100“, Baujahr 1954, sehr gepflegtes Fahrzeug, Farbe dunkelgrün, mit TV Kühlergrill (Nebellampe), Radio, 6fache Bereifung, Fanfare und vielen Extras, in erstkl. Zustand, preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 5258 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3594/1326

FORD

Seltene Gelegenheit! Veteranenwagen Ford Limousine 1922 im Originalzustand verkäuflich. Hennig, Braunschweig, Schloßpassage. 3625/1328

Sport-Cabriolet Ford M 12, 2-Sitzer, schwarz, 2 Vergaser, Radio, Liegesitze und viel Zubehör, 40 000 km, Neuwert DM 10 000.—, Baujahr 1954, für DM 5300.— zu verkaufen. Angebote unter 5274 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 3622/1328

Ford-Fairlane Crown Victoria-Modell 1956 — Skyliner (vordere Dachhälfte Plexiglas), automatisches Getriebe, elektr. Fensterheber, elektr. Sitzverstellung, Radio, Klimaanlage u. alle Extras, Lackierg. weiß mit pastellgrün, zugelassen 10. März 1956, erst 4500 km gelaufen, umständehalber aus erster Hand 15% unter Neupreis zu verkaufen. Ang. u. 5265 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3604/1326

KARMANN-GHIA

Kaufe Ghia-Karmann-Coupé. Suche bis März-April 1957 guterh. gebr. VW-Ghia aus erster Hand, Baujahr 1956. Angebote sofort unter 5275 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3623/1328

Verkaufe Karmann-Ghia, rot-uni, 22 000 km, m. Radio. Hampel, Wolfsburg, Suhlgarten, Tel. 607. 3611/1327

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 3608/1327

MERCEDES

Mercedes Benz, Typ 300,
Limousine, dunkelbraun, Baujahr 1952, km-Stand 48000, zum Taxwert zu verkaufen.
Fahrzeug wurde lediglich von einer Hand, vom Besitzer, unfallfrei bis heute gefahren. Während der Wintermonate wurde das Fahrzeug stillgelegt, daher der niedrige km-Stand. Wagen ist allerbestens gepflegt, besitzt Becker-Radio, Schlafsitze und andere Extras.
Karl Tobüren, Altenhundem/Westf. 3630/1328

OLDSMOBILE

Zu verkaufen Oldsmobil 1956, Modell Super 88, viertürig, mit autom. Gangschaltung, Servo-Bremsen und Lenkung, Radio, Heizung, DM 12 000.—. Einfuhrzoll muß vom Käufer bezahlt werden. E. T. Gragg, Mannheim O 7, 1. 3629/1328

PACKARD

Packard
Automobile
275, 290, 310 PS

Importeur: **Aschoff & Co., GmbH.**
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427

Ersatzteillager und Reparaturwerk

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte



Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten

Neue Bücher

Straßenbau, Planung und Finanzierung

Vorträge, Referate und Aussprachen des Deutschen Straßentages 1956, Tagungsbericht der Deutschen Straßenliga, erschienen im Bauverlag GmbH., Wiesbaden, 100 Seiten DIN A 5.

Dieser Tagungsbericht gewinnt dadurch seinen besonderen Wert, daß er in verhältnismäßiger Kürze eine recht klare Bestandsaufnahme vermittelt. Er zeigt nämlich auf, in wie vieler Hinsicht unser heutiges Straßennetz geradezu erschütternd vernachlässigt und hinter der Motorisierung zurückgeblieben ist, aber auch, wie schwierig sich aus den verschiedensten Gründen eine wirklich umfassende Abhilfe gestaltet. Es sind wohl hauptsächlich drei Kapitel in diesem Tagungsbericht, die vor allem die derzeitige Situation kennzeichnen: 1. die ausführlichen Erläuterungen Bundesverkehrsminister Dr. Seebohms zu seinem Zehnjahresplan, 2. die äußerst instruktiven Ausführungen Professor Dr. Ritschls über die Möglichkeiten der Finanzierung des Straßenbaus, sowie 3. der lebhafte, kritische und sehr gescheite Diskussionsbeitrag des Bundestagsabgeordneten Helmut Schmidt über die Mängel in Seebohms Straßenbaukonzeption.

Kraftfahrzeugkennzeichen

Verlag Richard Carl Schmidt & Co., Braunschweig, Helmstedter Straße 151, 50 Seiten DIN A 6, brosch. DM 1.20.

In diesem kleinen Taschenbuch sind die unendlich vielen Unterscheidungszeichen des höchst unübersichtlichen neuen Autonummern-Systems à la Seebohm alphabetisch und insoweit wenigstens einigermaßen verdaulich zusammengestellt. Ferner sind darin die Nationalitätszeichen, die wichtigsten Bestimmungen über die neuen Nummernschilder sowie in bildlicher Wiedergabe die derzeit gültigen Verkehrszeichen enthalten.

100 Autos

Der Motor-Katalog Band 2. Verlag Auto und Kraftrad, Gräfeling bei München, Grosostr. 12. 136 Seiten DIN A 6 mit etwa 100 Bildern, DM 2.—.

Das kleine Bändchen enthält über 100 Personenwagenmodelle der Weltproduktion 1956/57 samt ausführlichen technischen Daten. Es ist dies ein für die verschiedensten Zwecke nützliches Taschenbüchlein, an dem uns auch die Preiswürdigkeit gefällt.

50 Roller und Mobile

Der Motor-Katalog Band 3. Verlag Auto und Kraftrad, Gräfeling bei München, Grosostr. 12. 104 Seiten DIN A 6 mit vielen Bildern, DM 2.—.

In einem guten Überblick über das derzeitige Motorroller-Programm der deutschen Industrie wird jedes einzelne Modell mit Bild und ausführlichen technischen Daten vorgestellt. In gleicher Weise werden auch die Rollermobile gezeigt.

Ratschläge für Käufer gebrauchter Autos

von Dipl.-Ing. Werner Buck. Vogel-Verlag, Würzburg 1956, 84 Seiten DIN A 5, broschiert DM 4.20.

Ein gebrauchtes Auto zu kaufen ist ein noch viel größeres Risiko als die Anschaffung eines neuen. Dies gilt absolut und relativ, letzteres deshalb, weil der Käufer eines gebrauchten Wagens im allgemeinen ganz besonders genau zu rechnen gezwungen ist. Es fehlte unter diesen Umständen schon lange ein kleines Handbuch, das vor allem den weniger Erfahrenen hilft, sich möglichst vor Geldverlusten und Enttäuschungen zu schützen. Mit den „Ratschlägen" des Vogel-Verlages ist man diesem Ziel schon bedeutend näher.

Welches Auto kaufen?

Autotypen-Übersicht, herausgegeben von Conrad West, erschienen in der Verlagsgesellschaft Wellhausen und v. Keller, Bad Godesberg, Koblenzer Straße 23, 182 Seiten, Format 16 × 22 cm, Preis DM 7.80.

In 145, teils ganzseitigen Fotos werden hier alle deutschen und eine Auswahl wichtiger ausländischer Personenwagenmodelle gezeigt, ebenso sind deren Daten und Preise aufgeführt. Es blättert sich nett darin, aber es ist eben nicht mehr als ein kleines Bilderbuch.

Chronik der Mercedes-Benz-Fahrzeuge und -Motoren

verfaßt von Dr.-Ing. Friedrich Schildberger, herausgegeben 1956 von der Daimler-Benz AG., Stuttgart-Untertürkheim. im Verlag Cantz, Stuttgart-Bad Cannstatt, 200 Seiten mit vielen Bildern, Leinen DM 18.—.

Aus dem in zahlreichen Archiven verstreuten Quellenmaterial hat Dr. Schildberger, Leiter des historischen Archivs der Daimler-Benz AG., eine klare Übersicht über die technische Entwicklung bei den beiden später vereinigten Firmen Daimler und Benz gegeben, die gleichzeitig einen Querschnitt durch die automobilistische Entwicklung überhaupt darstellt. Dieses Buch ist wirklich eine Fundgrube für die automobilgeschichtliche Forschung. Man brauchte wahrlich kein Mercedes-Fahrer zu sein, um wenigstens an den literarischen Erzeugnissen der ältesten Automobilfabrik der Welt immer wieder echte Freude zu haben. O.



PORSCHE

Porsche 1,5 Cabriolet, Bauj. 54, graphit-metall, rotes Leder, schwarzes Verdeck, hervorr. Zustand. Fragen Sie uns auch nach anderen Porsche-Typen. Porsche-Generalvertretung Hannover Petermax Müller GmbH., Hannover, Joachimstr. 5, Ruf 69 11 51. 3627/1328

Porsche 1500 S, 54, sehr schnelle Maschine, 30 000 km gelaufen (Wagen 130 000 km), wegen Auswanderung zu verkaufen, DM 7850.—, Ia Zustand, lt. Werksvertretung. Anfragen unter 5267 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3610/1327

Porsche-Eigenbau, 1100 ccm, Rennsportwagen, Bauj. 54, zu verkaufen oder Tausch gegen gebrauchtes Porsche-Coupé. Angebote unter 5268 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3612/1327

Porsche, auch Unfallwagen, unt. Angabe der Umstände, Preis etc. gesucht. Ludwig Stein, Autolackiererei, Ludwigshafen/Rh., Rheingönnheim, Hauptstr. 105. 3613/1327

Porsche, maschinell fehlerfei, wird umgehend gekauft. Ausführl. Angebot an AB/P. E. Wiberg, Storgatan 25, Stockholm (Schweden). 3635/1329

Porsche 1500 S, Bauj. 1954—55, in neuwertigem Zustand, 29 000 km gelaufen, mit Becker Mexico Radio, 2 Schlafsitze, Scheibenwäscher, 1 Lederfußmatte, Nebellampen, 5 Chromreifen und Schiebedach, aus Privathand zu verkaufen. Anschaffungspr. DM 15 200.—, jetzt DM 9500.—. Angebote unter 5277 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3632/1329

Porsche 1,1 Ltr. gegen bar gesucht. Angebote unter 5279 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3637/1329

Porsche 356/1500, türkisch-rot, Ausführung Ende 1954, 60 000 km gelaufen, in sehr gepflegtem Zustand, mit neuem UKW-Radio, zu verkaufen. Festpreis DM 7500.—. Finanzierung möglich. Zu erfragen: Tel. Bonn 2 55 00. 3636/1329

Porsche 1500 Super 1954, DM 6500.—. W. Recknagel, München, Barerstr. 17, Tel. 5 36 34. 3605/1326





Auto-Gepäckträger STABIL
Stahlrohr, rostfrei chromatisiert, beschädigt den Wagen nicht, da fertig abgepaßt in Dachrinne. Schöne Befestigung, elegante Form.
DM 59.— zu VW, Goggo, Lloyd, Renault
DM 65.— zu Taunus, Rekord etc.
Rob. Ochsner GmbH Autogepäckträger-Fabrikation
Konstanz, Turnierstraße 19

PORSCHE

Porsche ab 54 bei günstigen Zahlungsbedingungen zu kaufen gesucht. Ausführl. Angebote unter 5261 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3597/1326

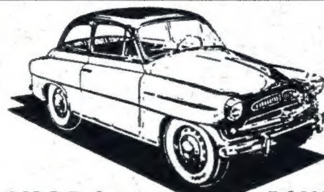
Porsche 1300 Coupé 52, erstkl. gepflegt, viele Extras (Radio, Drehzahlm., Fernl.-Nebellampen, Chromfelgen, Spezialauspuffanl. u. a.), elfenb.-weiß, Spitze 156 km/st, günstig abzugeben. Angeb. unter 5254 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3585/1325

Porsche 1500 S, 54, sehr schnelle Maschine, 30 000 km gelaufen (Wagen 130 000 km), wegen Auswanderung zu verkaufen, DM 7850.—. Ia Zustand lt. Werksvertretung. Angebote unter 5266 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3606/1327

Porsche 1500 S, Coupé, Bauj. 1955, von Autonarr aus Privathand gesucht. Ausf. Auskünfte über Stand, Preis usw. bitte unter 5253 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3584/1325

Porsche-Coupé, Speedster, auch rep.- und überholungsbedürftig, zu kaufen gesucht. Angebote mit genauer Beschreibung unter 5252 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3583/1325

SKODA



SKODA-Automobile | **JAWA-Motorräder**
Importeur: **Aschoff & Co., GmbH.**
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427
Ersatzteile und Reparaturwerk

TATRA

Tatraplan ohne Motor zu verkaufen, DM 650.— (Motor ist stark beschädigt, da ohne Öl gefahren), Wagen sonst in tadell. Verfassung, Lackierung blau, Schiebedach, Schonbezüge usw. Carl Kritscher, Hannover, Am Listholze 26, Tel. 69 18 49. 3614/1327

VW

Schwimm-VW dringend zu kaufen gesucht. Zöller, Düsseldorf, Collenbachstraße 37. 3603/1326

WOHNWAGEN

Wohnanhänger, groß, schön, komf. einger., Bauj. 55, zu verk. Anfragen unter 5271 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3619/1328

Suche Wohnwagen-Anhänger für Ende Juli und August für mindestens drei erwachsene Personen zu mieten. Standplatz Stuttgart. Nachrichten erbeten unter 5264 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042, oder Telefon 4 37 39. 3602/1326

Wohnwagen „Tourist", 1500 km, drei Tage alt, Bauj. 1956, mit Kinderbett und Zubehör, weil leichter Unfallschaden am Bug (Reparatur DM 300.— bis DM 500.—) gegen Gebot zu verkaufen. Neupreis DM 5400.—. Angeb. unter 5256 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3588/1325

Mit Vergnügen
werden Sie den kostenlosen Photohelfer von der Welt größtem Photohaus lesen. Dieses 240seitige Buch enthält wertvolle Ratschläge, herrliche Farbbilder und all die guten Markenkameras, die PHOTO-PORST bei nur einem kleinen Fünftel Anzahlung, Rest in 10 Monatsraten, mit einjähriger Garantie frei Haus liefert. Gleich ein Postkärtchen schreiben an
DER PHOTO-PORST Nürnberg V72

MOTORRÄDER

BSA 250 350 500 650 ccm
Motorräder mit Schwingrahmen
Importeur: **Aschoff & Co., GmbH.**
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427
Ersatzteillager und Reparaturwerk

VERSCHIEDENE

Oldsmobile-Cabrio 55, weiß, 14 000 Meilen; Packard-Coupé 55, grau, 4000 km; Dodge-Kingsway 55, blau, 10 000 km; Dodge-Royal 55, schwarz, 28 000 km, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstr. 53—55, Ruf 1 07 06. 3589/1325

VERSCHIEDENES

Gebr. PKW-Anhänger, gut erhalten, mit Bordwänden und großer Tragkraft, Eigengewicht nicht über 250 kg, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5270 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3618/1327

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 **BLUM-Fertighaus,** Kassel-Ha. 886

X **Teller- und Kegelräder,** Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3607/1327

Ist irgendwo ein junger Automobilkaufmann allein und wünscht sich eine nette, hübsche Frau (26 J.) m. Fachkenntnissen? Schreiben Sie unter Chiffre Nr. 5273 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3621/1328

Anleitg. f. 2-Takt-Klein-Rennmotor z. Basteln DM 2.—. Plog, Hamburg 20, Edgar-Ros-Str. 6 III. 3616/1327

— 2 Gutbrod-Heck 504 — (auch als Einzelteile) billig abzugeben. Anfr. unter 5269 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3615/1327

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Gelegenheit! Verk. 2-Sitzer Spezial-Coupé mit Radio u. allem Komfort, Modell 1956. Ist zu schnell. VW wird in Zahlung genommen. Anfragen unter 5272 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3620/1328

Welcher Jugendfreund stiftet ein Schrott-Auto für den Spielplatz eines Jugendheims? Angebote unter 5278 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3633/1329

Bauplatz ca. 1500 qm, in einer Stadt mit 4000 Einwohnern, auf der Strecke Regensburg—München gelegen, geeignet zur Errichtung einer Reparaturwerkstätte mit Tankstelle (oder Großtankstelle) preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 5262 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3598/1326

BERKELEY WOHNWAGEN
4 × Betten

650 kg
Modell „FIBRAFORM". DM 5975.–
(mit der neuen Kunststoffkarosserie!)
Prospekt gratis durch:
PAUL HARTMANN & Co.
Hannover 11, Postfach 3068
Ausstellungsplatz: Am Listholze 26 (bei Fa. C. Kritscher)
Vertretungen für einige Gebiete sind noch zu vergeben

KLAXON-Fanfare



Typ Jericho
größte Lautstärke
(113 Phon)

freischwingende Fanfare aus Trompetenmetall absolut wasserfest

HANS WERNER
Stuttgart W, Rosenbergstraße 136

Verlangen Sie noch heute

unseren illustrierten Katalog. Wir führen alle die wichtigen, unentbehrlichen Artikel für Ihr Picknick oder Camping. Lassen Sie uns auch im Jahre 1956 Ihr Camping-Ausrüster sein. Z. Zt. günstige Gelegenheitskäufe.

Autofreund

Ihr Spezialhaus für Kraftfahrtouristik und Camping-Bedarf
(21b) Hemer, 64 – Kreis Iserlohn



Froh die Fahrt genießen

Oft aber verderben Schmerzen uns die ganze Freude. 1–2 Tabletten Temagin helfen zuverlässig bei Kopf- u. Zahnschmerzen und geben schnell einen klaren Kopf.

Temagin

In allen Apotheken erhältlich
10 Tabletten DM 0,95; 20 Tabletten DM 1.70

---

* STELLENANGEBOTE *

Lastwagenverkäufer

Herren mit guten Umgangsformen, die Verkaufserfolge im Lastwagengeschäft nachweisen können, bitten wir zunächst um schriftliche Bewerbung unter Beifügung der üblichen Unterlagen und Lichtbild.

Geboten werden: Selbständiges Arbeiten und sehr gute Verdienstmöglichkeiten.

OPEL Rüdhart

Großhändler der Adam Opel A.G.
Hannover, Klagesmarkt 3, T. 70855

---

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Buchhalter(in) für mittleren Kfz.-Betrieb im Rheinland gesucht. Angebote unter 5276 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3631/1328

Gesucht in Henschel-Vertretung und Reparaturwerkstätte der Schweiz (bei Basel) tüchtige Diesel-Mechaniker (speziell für Henschel-Lastwagen). Gute Bezahlung nebst interessantem Arbeitsverhältnis. Offerten mit Foto, Zeugnisabschriften, Referenzen und Lohnansprüchen sind zu richten unter Chiffre W 8576 Q an Publicitas Basel. 3617/1327

AUTO Kuli

Der auf und abnehmbare
Gepäckträger
für **PKW** und **LKW.**
Zu beziehen durch den gesamten Fachhandel
Prospekte durch den Hersteller:
JACK BUSCH · KÖLN-LINDENTHAL

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

A/405. Syrien. Schaumstoff bzw. Schaumgummi für Autopolsterungen. Korrespondenz französisch.

A/406. Zypern. Autos mit Rechtssteuerung. Korrespondenz englisch.

A/407. Zypern. Kraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/408. Pakistan. Kraftwagenersatzteile und -Zubehör. Korrespondenz englisch.

A/409. Portugies.-Ostafrika-Mocambique. Kraftwagenzubehör. Korrespondenz englisch.

A/410. Kuwait. Autoreifen. Korrespondenz: englisch.

A/411. Türkei. Auto-Gummireifen. Korresp. deutsch.

A/412. Aden. Auto-Ersatzteile. Korrespond. englisch.

A/413. Australien. Autozubehör, Autoteile und Werkzeuge. Korrespondenz englisch.

A/414. Libanon. Dieselmotoren für Lastwagen und Motorboote. Korrespondenz englisch und französisch.

A/415. Portugal. Autos. Korrespondenz portugiesisch und französisch.

A/416. Ceylon. Autobatterien. Korrespond. englisch.

A/417. Finnland. Lastkraftwagen, Autowerkzeuge. Korrespondenz deutsch.

A/419. Föderation Rhodesien-Nyasaland. Autowagenzeugteile und Zubehör, insbesondere Schutzvorrichtungen gegen Steinschlag, Stopplichter. Korrespondenz deutsch (Prospektmaterial englisch).

A/419. Föderation Rhodesien-Nyassaland. Autowagenheber aller Art. Korrespondenz englisch.

A/420. Libanon. Kraftwagen. Korrespond. französisch.

A/421. Türkei. Kraftfahrzeugreifen und Schläuche.

A/422. Belgien. Autobestandteile und Zubehör, Autowerkzeuge. Korrespondenz französisch.

Achenbach-Garagen

Wellblechhallen
Fahrrad- u. Motorradständer
Stahltore
Betonplatten-Bauten

Gebr. Achenbach GmbH.
Weidenau - Sieg, Postfach 188

FORTSCHRITTE DER MEDIZIN

älteste internationale Referatenzeitschrift Deutschlands für Praxis, Klinik und Wissenschaft



Die Zeitschrift und das preisgünstige wertvolle Sammelwerk für den Arzt

Probenummern kostenlos auf Anforderung durch den Verlag Dr. L. Nonnes Erben, Würzburg, Max-Planck-Str. 9

Zur Politur die
AG-WATTE SPEZIAL
in gepreßten Spar-Rollstreifen staubsicher verpackt DBGM und auch im Poly-Beutel

Bezugsnachweis durch:
OFFT & CO.
Hamburg-Wandsbek

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische
Diebstahlsicherung
eingebaut?
Preis DM 17.90



Elektro-magnetische
VENTILE
für Gase und Flüssigkeiten

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Schwenkfenster für Lloyd und Goggomobil



Die zugfreie Belüftung!
Einfachste Montage ohne Anbohren der Karosserie **DM 15.80**

KARL GOLLER KG  MÜNCHEN 38

HAUBEN-VERSCHLÜSSE
ALLER ART

BESCHLAGFABRIK
HÄPPE & CO.
VELBERT / RHEINLAND

Die neue, blinkende
SOFFITTEN-LAMPE
in Ihrem Winker



Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für 1 Satz (2 Lampen) 31 mm 15.90 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 6 Volt **16.50 DM**
Preis für 1 Satz 38 mm 12 Volt **18.50 DM**

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Die letzte Seite

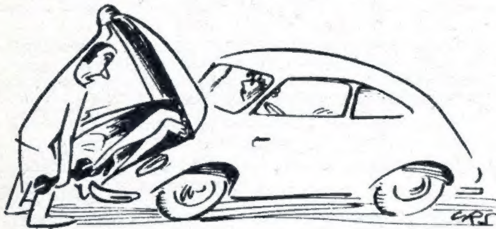
Bedenkliche Entgleisung

Intoleranz und enger Horizont sind Vettern ersten Grades; wo man das eine findet, braucht man nach dem andern nicht lange zu suchen. Aber selbst wer da glaubt, ihm sei nichts Menschliches fremd, muß sich gelegentlich wundern, welche bizarr-banausenhafte Wege die Unduldsamkeit einzuschlagen vermag.

Da bringt die „Badische Volkszeitung" einen Kommentar „Sonntags-Chromisten", aus dem wir folgende Passagen zitieren:

„Als wahre Kinder ihrer Zeit besitzen sie ein Auto oder ein Motorrad. Und dieses Gefährt ist der Altar ihres Lebensstandard-Glaubens. Für sie wird der Tag des Herrn zum Tag des Kraftfahrzeugs ... Aber neben der Sonntag-Ausflugssucht, neben jenem rastlosen Gerase, zu dem diese ‚Erholung' nur allzuoft herabgewürdigt wird, gibt es eine neue, bedenkliche Entgleisung in ihren Reihen: das sonntägliche Autoputzen ... So ziehen denn Sonntag für Sonntag die ‚altmodischen' Kirchenbesucher an Dutzenden von ‚Sonntags-Chromisten' vorbei, die die Chromleisten und Lackflächen ihres ‚Kfzs' polieren. Ein moderner Fall von ungesetzlicher Sonntagsarbeit, die aufgehört hat, lediglich die Gefühle der Christen zu verletzen."

Es ist nicht an uns, Überlegungen anzustellen, ob in den letzten Jahren und Jahrzehnten die Gefühle der Christen nicht — im Consens mit ihren obersten Hirten — durch wesentlich gravierendere Geschehnisse sich verletzt zu fühlen alle Veranlassung hatten. „Ungesetzliche Sonntagsarbeit" — das Autoputzen! Wer wie Sie und ich — und wer eigentlich nicht? — die Woche über von morgens bis abends zu „schaffe" hat, wie die Schwaben sagen, dem ist der Sonntagvormittag die willkommene Zäsur im ewigen Sechstage-Rennen des Daseins, um sich seiner Liebhaberei zuzuwenden: dem Beschneiden der Rosen, dem Ordnen der Briefmarken, einer lange aufgeschobenen Bastelei in der Garage oder eben auch der Pflege des Autos, das die Woche über ebenso im Trab war wie man selbst. Das alles, will die „Badische Volkszeitung" ihre Leser glauben machen, sei ungesetzliche Sonntagsarbeit, eine bedenkliche Entgleisung ...



Oh – Verzeihung!

Befindet sie sich im Mittelalter, da die Inquisition kurzerhand jeden auf dem Scheiterhaufen verbrannte, der eine eigene Meinung hatte, und sei es die, daß die Sonne sich gar nicht um die Erde drehe?

Das Verbrennen ist heute schwieriger geworden. So muß man einen andern Büttel finden, der denn auch prompt 8 Tage später von „Dr. R. M., Karlsruhe" in der „Badischen Volkszeitung" zitiert wird:

„M. E. hätten Sie in Ihrem Kommentar jedoch getrost auch daraufhinweisen können, daß das Badisch-Württembergische Gesetz über die Sonn- und Feiertage vom 13. 12. 1954 das Autoputzen am Sonntag, sofern dies öffentlich bemerkbar ist, vollkommen eindeutig verbietet und für Zuwiderhandlungen eine Geldstrafe vorschreibt. Das Gesetz geht sogar soweit, daß es auch alle Instandsetzungen an Kraftfahrzeugen untersagt, soweit sie nicht für die Weiterfahrt erforderlich sind; praktisch heißt das, daß man sonntags nur an einem Kraftfahrzeug herumgeschirren darf, um unterwegs eine Panne zu beheben."

Des Gesetzes strenge Fessel bindet nur den Sklavensinn ... Aber das hat Schiller schon gesagt.

H. U. W.





Eben nicht!

Daß die in Westdeutschland stationierten alliierten Streitkräfte jetzt „im allgemeinen" die deutschen Verkehrsvorschriften beachten würden, versicherte kürzlich Dr. Seebohm dem Bundestag. Sie tun es nicht, wie diese Zufallsbilder zeigen.

Ohne viel Federlesens stellte sich da einer auf die Autobahn und hob die Hand, worauf ein Riesensaurier seine 18 Räder gemächlich über den Mittelstreifen wälzte. Daß ein derartiges Wenden eine verbrecherische Gedankenlosigkeit ist, scheinen manche amerikanischen Soldaten nicht zu wissen, denn es kommt dergleichen öfters vor. Der aus purem Zufall in diesem Moment dastehende Fotograf wandte sich mit Grausen – und mit Erleichterung: Zwar werden sensationelle Unfallbilder von Illustrierten, Tageszeitungen und ähnlichen allgemeinbildenden Organen gut bezahlt. Aber es ist besser, wenn hier einmal nichts passierte, was allzu leicht passieren könnte und was in gleicher Situation auch schon passiert ist. Und der Fahrer des Sauriers wäre wahrscheinlich sogar freigesprochen worden . . .

Für den Fall, daß einer der Army-Oberen seinen Augen nicht trauen sollte, hat der Fotograf die Nummern aufgenommen: Auf der Seite steht US ARMY 59 82 85, am Heck 7 A 22 O und DS (oder OS) 29. Das Foto wurde am 28. 6. 1956 zwischen 15 und 16 Uhr an der Autobahnabzweigung Stuttgart–Vaihingen bzw. Böblingen gemacht.

Si.

Wenn ein Reifen platzt,

geschieht nach französischer Meinung folgendes:

Der Amerikaner wirft ihn weg und kauft einen neuen, ohne etwas dabei zu denken oder zu sagen.
Der Engländer bringt den Reifen in die nächste Vulkanisieranstalt.
Der Deutsche studiert sofort ein Handbuch: „Wie verhalte ich mich bei Reifenpannen?"
Der Russe macht aus dem Reifen 50 Paar Stiefelabsätze.
Der Schweizer nimmt künftig zwei Reserveräder anstatt eines mit.
Der Italiener schimpft auf die Regierung.
Der Franzose schreibt einen Beschwerdebrief an die Reifenfabrik.
Und der Schotte gibt das Autofahren auf.

Aus der Dunlop-Zeitung „Der Kilometerstein".



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

